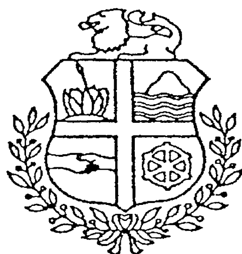
2004 no. 42



AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

KONINKLIJK BESLUIT van 18 juni 2004 (Stb. 284), houdende regels met betrekking tot de veiligheid en certificering van zeeschepen (Schepenbesluit 2004).

Uitgegeven, 2 juli 2004

De minister van Justitie,

H.R. Croes

Besluit van 18 juni 2004 (Stb. 284), houdende regels met betrekking tot de veiligheid en certificering van zeeschepen (Schepenbesluit 2004)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 11 maart 2004, nr. HDJZ/SCH/2004–541, Hoofddirectie Juridische Zaken;
Gelet op het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) en het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), de artikelen 3, 3a, 4, 6, 7 en 9 van de Schepenwet en artikel 38, tweede lid, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden;
De Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 17 mei 2004, nr. W09.04 0116/V/K);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 juni 2004, nr. HDJZ/SCH/2004–1392, Hoofddirectie Juridische Zaken;
De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1 Begripsbepalingen

1. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
a. de begrippen «schip», «passagiersschip», «vissersvaartuig», «kapitein» en «eigenaar»: hetgeen daaronder in de Schepenwet wordt verstaan;
b. vrachtschip: een schip, niet zijnde een passagiersschip;
c. zeilschip: een schip dat is ontworpen en gebouwd om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen;
d. GT: de maateenheid bruto-tonnage waarin de totale inhoud van een schip, vastgesteld overeenkomstig het op 23 juni 1969 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de meting van schepen (Trb. 1970, 122), wordt uitgedrukt;
e. lengte: de overeenkomstig het verdrag, genoemd in onderdeel d, vastgestelde lengte van een schip;
f. internationale reis: een reis tussen twee verschillende landen, waarbij een gebied voor welks buitenlandse betrekkingen een buiten dat gebied zetelende regering verantwoordelijk is of waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam zijn, mede als een afzonderlijk land wordt aangemerkt;
g. nationale reis: een reis, niet zijnde een internationale reis;

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

h. Onze Minister: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

i. Uitwateringsverdrag: het op 5 april 1966 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen;

j. Aanvaringsverdrag: het op 20 oktober 1972 te Londen totstandgekomen Verdrag inzake Internationale Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee (Trb. 1974, 51);

k. SOLAS-verdrag: het op 1 november 1974 te Londen totstandgekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen;

l. IMO: de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties;

m. Maritieme Veiligheidscommissie: de gelijknamige commissie van de IMO;

n. BCH-Code: de bij resolutie MSC.9(53) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (*Bulk Chemical Code*);

o. GC-Code: de bij resolutie A.328(IX) van de Algemene vergadering van de IMO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (*Gas Carrier Code*);

p. Graancode: de bij resolutie MSC.23(59) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor het veilig vervoer van graan in bulk (*International Grain Code*);

q. HSC-Code 1994: de bij resolutie MSC.36(63) van de Maritieme Veiligheidsheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (*High-Speed Craft Code, 1994*);

r. HSC-Code 2000: de bij resolutie MSC.97(73) van de Maritieme Veiligheidsheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (*High-Speed Craft Code, 2000*);

s. IBC-Code: de bij resolutie MSC.4(48) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (*International Bulk Chemical Code*);

t. IGC-Code: de bij resolutie MSC.5(48) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (*International Gas Carrier Code*);

u. INF-Code: de bij resolutie MSC.88(71) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor het veilig vervoer in verpakte vorm van bestraalde splijtstoffen, plutonium en hoog-radioactief afval aan boord van schepen (*Irradiated Nuclear Fuel Code*);

v. ISM-Code: de bij resolutie A.741(18) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Internationale Management Code voor scheepsveiligheid en ter voorkoming van verontreiniging (*International Safety Management Code*);

w. ISPS-Code: de bij resolutie 2 van de Conferentie van verdragsluitende regeringen die partij zijn bij het SOLAS-verdrag op 12 december 2002 aangenomen Internationale Code

voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (*International Ship and Port Facility Security Code*).

2. Voor de toepassing van de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen en Codes wordt, tenzij bij of krachtens dit besluit anders is bepaald, verstaan onder Administratie: het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Artikel 2 Bouwdatum van een schip

1. Als bouwdatum van een schip wordt aangemerkt de dag waarop de kiel van het schip is gelegd, danwel de dag waarop met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen of Codes is bepaald, een met de kiellegging vergelijkbaar constructiestadium is bereikt.

2. In afwijking van het eerste lid wordt als bouwdatum van een schip dat een verbouwing tot een ander op grond van dit besluit onderscheiden scheepstype heeft ondergaan, aangemerkt de dag waarop met de verbouwing van het schip een aanvang is gemaakt.

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de bij nieuwbouw of verbouwing van schepen als bouwdatum aan te merken datum. Deze regels kunnen mede betrekking hebben op de bij overschrijding van een bij die regeling te bepalen termijn voor de afbouw van een schip of de voltooiing van een bepaalde constructiefase als bouwdatum van een schip aan te merken datum.

Artikel 3 Vissersvaartuigen

Dit besluit is niet van toepassing op vissersvaartuigen, voorzover die schepen niet worden gebruikt voor andere doeleinden dan het vangen van vis of andere levende rijkdommen van de zee.

HOOFDSTUK 2. CERTIFICATEN EN ONDERZOEKEN

§ 1. Benodigde certificaten

Artikel 4 Internationaal certificaat van uitwatering

Voor schepen met een lengte van 24 meter of meer waarmee internationale reizen worden ondernomen, is een internationaal certificaat van uitwatering als bedoeld in artikel 16 van het Uitwateringsverdrag benodigd.

Artikel 5 Internationale veiligheidscertificaten (SOLAS)

1. Voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen, zijn de volgende in voorschrift I/12 van het SOLAS-verdrag genoemde internationale veiligheidscertificaten benodigd:

a. voor passagiersschepen: het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen;
b. voor vrachtschepen van 500 GT of meer: het veiligheidscertificaat voor vrachtschepen;
c. voor vrachtschepen van 300 GT of meer, doch minder dan 500 GT: het radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op zeilschepen van minder dan 500 GT, gebruikt voor het vervoer van ten hoogste 36 passagiers, en schepen die niet van middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien.

3. Voor schepen waarop voorschrift II-2/19 van het SOLAS-verdrag van toepassing is, is tevens het in dat voorschrift bedoelde conformiteitsdocument voor het vervoer van gevaarlijke stoffen benodigd.

Artikel 6 Nationaal veiligheidscertificaat

1. Voor een schip waarvoor geen internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a of b, benodigd is, is een bij regeling van Onze Minister vast te stellen nationaal veiligheidscertificaat benodigd.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter.

Artikel 7 Veiligheidscertificaten voor hogesnelheidsschepen (SOLAS)

1. Voor een hogesnelheidsschip als bedoeld in voorschrift X/1 van het SOLAS-verdrag ten aanzien waarvan op grond van artikel 16, eerste lid, is gekozen voor toepassing van de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, is het bij de desbetreffende Code behorende veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen benodigd, alsmede de in die Code voorgeschreven exploitatievergunning.

2. Het in het eerste lid bedoelde veiligheidscertificaat en de in dat lid bedoelde vergunning treden in de plaats van het ingevolge artikel 5 of 6 benodigde veiligheidscertificaat.

Artikel 8 Certificaten voor schepen met bijzondere lading (SOLAS, IMO)

1. Voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen, zijn in aanvulling op de overigens bij of krachtens dit besluit vereiste certificaten tevens de volgende bijzondere certificaten benodigd:
a. voor schepen die gestort graan als bedoeld in voorschrift VI/8 van het SOLAS-verdrag vervoeren: het document van machtiging, behorende bij de Graancode;
b. voor chemicaliëntankschepen als bedoeld in voorschrift VII/8 van het SOLAS-verdrag, gebouwd op of na 1 juli 1986: het internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de IBC-Code;
c. voor chemicaliëntankschepen als bedoeld in de BCH-Code, gebouwd voor 1 juli 1986: het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de BCH-Code;

d. voor gastankschepen als bedoeld in voorschrift VII/11 van het SOLAS-verdrag, gebouwd op of na 1 juli 1986: het internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk, behorende bij de IGC-Code;
e. voor gastankschepen als bedoeld in de GC-Code, gebouwd voor 1 juli 1986: het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk, behorende bij de GC-Code;
f. voor schepen, gebruikt voor het vervoer in verpakte vorm van bestraalde splijtstoffen, plutonium of hoog-radioactief afval als bedoeld in voorschrift VII/14 van het SOLAS-verdrag: het conformiteitsdocument, behorende bij de INF-Code.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op schepen waarmee nationale reizen worden ondernomen.

Artikel 9 Veiligheidsmanagement- en scheepsbeveiligingscertificaat (SOLAS)

1. Voor een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen of, indien het een schip betreft waarmee internationale reizen worden ondernomen, een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen benodigd is, zijn tevens de volgende certificaten benodigd:
a. het veiligheidsmanagementcertificaat, behorende bij de ISM-Code;
b. het internationaal scheepsbeveiligingscertificaat, behorende bij de ISPS-Code.
2. Voor de exploitatie van een schip als bedoeld in het eerste lid is een op het desbetreffende type schip betrekking hebbend conformiteitsdocument, behorend bij de ISM-Code, benodigd. Van dit document is aan boord van het schip een afschrift aanwezig.

Artikel 10 Bij certificaten behorende uitrustingsrapporten, aanhangsels e.d.

De in de artikelen 4 tot en met 8 bedoelde certificaten gaan vergezeld van de bij die certificaten behorende uitrustingsrapporten en aanhangsels, alsmede van de in de desbetreffende verdragen of Codes voorgeschreven stabiliteitsgegevens of andere gegevens met betrekking tot schip of lading.

Artikel 11 Certificaat van vrijstelling (SOLAS, Uitwateringsverdrag)

1. Een internationaal certificaat van uitwatering dat is afgegeven met inachtneming van een op grond van artikel 5 van de Schepenwet verleende vrijstelling of ontheffing, gaat vergezeld van een internationaal certificaat van vrijstelling betreffende de uitwatering als bedoeld in artikel 16 van het Uitwateringsverdrag.
2. Certificaten als bedoeld in artikel 5 die zijn afgegeven met inachtneming van een op grond van artikel 5 van de Schepenwet verleende vrijstelling of ontheffing, gaan vergezeld van een certificaat van vrijstelling als bedoeld in voorschrift I/12 van het SOLAS-verdrag.

Artikel 12 Overige certificaten

1. Bij regeling van Onze Minister kan worden bepaald dat voor schepen met bijzondere eigenschappen of bestemd voor bijzondere doeleinden of vaargebieden, een bijzonder certificaat benodigd is. In de regeling kan worden bepaald dat dit certificaat in de plaats treedt van het nationaal veiligheidscertificaat.
2. Bij regeling van Onze Minister kunnen aanvullende regels worden gesteld met betrekking tot de voor het vervoer van lading of de bedrijfsvoering over schepen benodigde certificaten.

§ 2. Onderzoeken

Artikel 13 Onderzoeken op grond van het Uitwateringsverdrag

Een schip waarvoor een internationaal certificaat van uitwatering benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in artikel 14, eerste lid, van het Uitwateringsverdrag voorgeschreven onderzoeken.

Artikel 14 Onderzoeken i.v.m. internationale veiligheidscertificaten (SOLAS)

1. Een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in voorschrift I/7 van het SOLAS-verdrag voorgeschreven onderzoeken.
2. Een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de voorschriften I/8 tot en met I/10 van het SOLAS-verdrag voorgeschreven onderzoeken.
3. Een schip waarvoor een radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in voorschrift I/9 van het SOLAS-verdrag voorgeschreven onderzoeken.
4. Bulkcarriers en olietankschepen als bedoeld in voorschrift IX/1, onderscheidenlijk voorschrift II-1/2, van het SOLAS-verdrag worden bij de onderzoeken, bedoeld in het tweede lid, tevens onderworpen aan het uitgebreid inspectieprogramma, bedoeld in voorschrift XI-1/2 van dat verdrag.

Artikel 15 Onderzoeken in verband met nationaal veiligheidscertificaat

1. De voorschriften I/8 tot en met I/10 van het SOLAS-verdrag zijn, met uitzondering van de bepalingen betreffende jaarlijkse onderzoeken, van overeenkomstige toepassing op schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, met uitzondering van vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter.

2. De onderzoeken waaraan een vrachtschip in verband met het nationaal veiligheidscertificaat wordt onderworpen, hebben, indien voor het schip tevens een radioveiligheidscertificaat benodigd is, geen betrekking op de eisen betreffende de radio-uitrusting van het schip.

3. Schepen als bedoeld in het eerste lid waarmee nationale reizen worden ondernomen, worden tevens onderworpen aan onderzoeken betreffende hun uitwatering. Artikel 14, eerste lid, van het Uitwateringsverdrag is van overeenkomstige toepassing, met uitzondering van de bepalingen betreffende jaarlijkse onderzoeken.

4. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de onderzoeken waaraan vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter in verband met het nationaal veiligheidscertificaat worden onderworpen.

Artikel 16 Onderzoeken van hogesnelheidsschepen (SOLAS)

1. De eigenaar van een hogesnelheidsschip als bedoeld in voorschrift X/1 van het SOLAS-verdrag kan er voor kiezen om dat schip te laten onderzoeken en certificeren met inachtneming van:

a. voor een schip, gebouwd voor 1 juli 2002: de HSC-Code 1994;

b. voor een schip, gebouwd op of na 1 juli 2002: de HSC-Code 2000.

2. Indien ten aanzien van een hogesnelheidsschip is gekozen voor toepassing van de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, treden de in de desbetreffende Code voorgeschreven onderzoeken in de plaats van de in artikel 14 of 15 bedoelde onderzoeken.

Artikel 17 Onderzoeken van schepen met bijzondere lading (SOLAS, IMO)

Een schip waarvoor een certificaat behorende bij een in artikel 8 genoemde Code benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de desbetreffende Code voorgeschreven onderzoeken.

Artikel 18 Onderzoeken van het veiligheidsmanagement (SOLAS)

1. Een schip waarvoor een veiligheidsmanagementcertificaat benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de ISM-Code voorgeschreven onderzoeken.

2. De bedrijfsorganisatie van de eigenaar van een schip als bedoeld in het eerste lid, wordt ter verkrijging van het conformiteitsdocument, bedoeld in artikel 9, tweede lid, en tijdens de geldigheidsduur van dat document onderworpen aan de in de ISM-Code voorgeschreven onderzoeken.

Artikel 19 Onderzoeken in verband met de beveiliging (SOLAS)

Een schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, wordt ter verkrijging van dat certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de ISPS-Code voorgeschreven onderzoeken.

Artikel 20 Tijdstippen van onderzoek

1. De in de artikelen 13 tot en met 17 en 19 bedoelde onderzoeken vinden plaats op de in de desbetreffende verdragen en Codes voorgeschreven tijdstippen, met dien verstande dat het hernieuwde onderzoek waaraan een schip in verband met de vernieuwing van een certificaat wordt onderworpen, steeds plaatsvindt in de laatste drie maanden van de geldigheidsduur van het desbetreffende certificaat.
2. De in artikel 18 bedoelde onderzoeken vinden plaats op de in de ISM-Code voorgeschreven tijdstippen, met dien verstande dat:
a. het eerste onderzoek waaraan een schip in verband met de eerste afgifte van een veiligheidsmanagementcertificaat wordt onderworpen, plaatsvindt nadat het door de ISM-Code voorgeschreven veiligheidsmanagementsysteem gedurende ten minste drie maanden aan boord van dat schip is toegepast;
b. het eerste onderzoek waaraan een bedrijfsorganisatie in verband met de eerste afgifte van het conformiteitsdocument, bedoeld in artikel 9, tweede lid, wordt onderworpen, plaatsvindt nadat het door de ISM-Code voorgeschreven veiligheidsmanagementsysteem gedurende ten minste drie maanden in die organisatie, alsmede aan boord van ten minste één schip van het type waarop het systeem betrekking heeft, is toegepast.

Artikel 21 Aantekening van onderzoeken

Van de onderzoeken waaraan een schip ingevolge de artikelen 13 tot en met 19 tijdens de geldigheidsduur van een certificaat wordt onderworpen, wordt door degene die het onderzoek heeft verricht, aantekening geplaatst op het certificaat.

Artikel 22 Overige onderzoeken

1. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de onderzoeken waaraan schepen in verband met een krachtens artikel 12 vereist certificaat worden onderworpen.
2. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de onderzoeken waaraan schepen waarvoor een certificaat als bedoeld in de artikelen 4 tot en met 9 benodigd is, worden onderworpen.

Artikel 23 Aanwijzing natuurlijke personen of rechtspersonen

1. Onze Minister wijst de natuurlijke personen en rechtspersonen aan die zijn belast met door hem aan te geven, in het kader van de in de artikelen 13 tot en met 19 en 22 bedoelde onderzoeken te verrichten taken.
2. Een ingevolge het eerste lid aangewezen natuurlijke persoon of rechtspersoon is, indien bij een onderzoek gebreken aan het schip of zijn uitrusting worden geconstateerd, bevoegd om herstel van deze gebreken te vorderen.
3. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop de ingevolge het eerste lid aangewezen natuurlijke personen en rechtspersonen hun taken uitoefenen.

Artikel 24 Handhaving toestand na onderzoek

1. Nadat een bij of krachtens dit besluit voorgeschreven onderzoek is voltooid, wordt de toestand van het schip en zijn uitrusting gehandhaafd in overeenstemming met de bij of krachtens dit besluit gestelde regels. In deze toestand wordt geen verandering aangebracht zonder voorafgaande toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie of van de ingevolge artikel 23, eerste lid, aangewezen natuurlijke persoon of rechtspersoon die het onderzoek heeft uitgevoerd.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op de ter voldoening aan de ISPS-Code of ter uitvoering van het in die Code voorgeschreven scheepsbeveiligingsplan getroffen beveiligingsmaatregelen.

§ 3. Afgifte en geldigheid van certificaten

Artikel 25 Aanvraag van certificaten

1. De aanvraag van een bij of krachtens dit besluit vereist certificaat geschiedt schriftelijk bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.
2. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de bij de aanvraag van een certificaat te verstrekken gegevens en te overleggen bescheiden.

Artikel 26 Afgifte veiligheids- en veiligheidsmanagementcertificaten

1. Een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen of, indien het een schip betreft waarmee internationale reizen worden ondernomen, een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen wordt slechts afgegeven, indien voor het desbetreffende schip een veiligheidsmanagementcertificaat is afgegeven.
2. Een veiligheidsmanagementcertificaat wordt slechts afgegeven, indien de eigenaar van het schip voor dat type schip beschikt over een conformiteitsdocument als bedoeld in artikel 9, tweede lid.

Artikel 27 Voorlopige certificering van het veiligheidsmanagement

1. Voor een schip dat door zijn eigenaar voor het eerst in gebruik wordt genomen, kan voorafgaande aan het in artikel 20, tweede lid, onderdeel a, bedoelde onderzoek een voorlopig veiligheidsmanagementcertificaat met een geldigheidsduur van ten hoogste zes maanden worden afgegeven, indien aan de in de ISM-Code gestelde voorwaarden voor de afgifte van een voorlopig certificaat is voldaan.
2. Ten behoeve van een nieuw gevestigde eigenaar of een eigenaar die een nieuw scheepstype in gebruik neemt, kan voorafgaande aan het in artikel 20, tweede lid, onderdeel b, bedoelde onderzoek een voorlopig conformiteitsdocument met een geldigheidsduur van ten hoogste twaalf maanden worden afgegeven, indien aan de in de ISM-Code gestelde voorwaarden voor de afgifte van een voorlopig conformiteitsdocument is voldaan.

Artikel 28 Voorlopige certificering van de scheepsbeveiliging

1. Voor een schip dat door zijn eigenaar voor het eerst of opnieuw in gebruik wordt genomen, kan een voorlopig internationaal scheepsbeveiligingscertificaat met een geldigheidsduur van ten hoogste zes maanden worden afgegeven, indien aan de in de ISPS-Code gestelde voorwaarden voor de afgifte van een voorlopig certificaat is voldaan.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op schepen die voor het eerst of opnieuw onder de vlag van het Koninkrijk in gebruik worden genomen.

Artikel 29 Geldigheidsduur van certificaten

1. Het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen en, indien afgegeven voor een passagiersschip, het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen hebben een geldigheidsduur van een jaar. De overige in de artikelen 4 tot en met 9 genoemde certificaten hebben, evenals veiligheidscertificaten voor hogesnelheidsschepen die zijn afgegeven voor vrachtschepen, een geldigheidsduur van vijf jaren.
2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan certificaten afgeven met een kortere geldigheidsduur dan in het eerste lid bepaald, indien nog niet alle onderzoeken naar zijn genoegen zijn voltooid, of indien hij nog niet over alle door hem gevraagde gegevens over het schip beschikt.
3. De geldigheidsduur van een certificaat van vrijstelling als bedoeld in artikel 11, eerste of tweede lid, is niet langer dan de geldigheidsduur van het certificaat waarbij het behoort.

Artikel 30 Vernieuwing van certificaten

Na voltooiing van een hernieuwd onderzoek in verband met de vernieuwing van een certificaat is het nieuwe certificaat, in afwijking van artikel 29, eerste lid, geldig vanaf de datum van voltooiing van het desbetreffende onderzoek tot:

a. indien het een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen, afgegeven voor een passagiersschip, betreft: een datum niet later dan twaalf maanden na de vervaldatum van het bestaande certificaat;

b. voor de overige in de artikelen 4 tot en met 9 genoemde certificaten: een datum niet later dan vijf jaren na de vervaldatum van het bestaande certificaat.

Artikel 31 Bijzondere verlengingen van de geldigheidsduur

1. Indien een schip zich op het tijdstip waarop een certificaat zijn geldigheid verliest, niet in een haven bevindt waar een hernieuwd onderzoek kan plaatsvinden, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de geldigheidsduur van het certificaat met ten hoogste drie maanden verlengen ten einde het schip in staat te stellen zijn reis naar de haven waar het zal worden onderzocht, te voltooien. Het schip verlaat die haven vervolgens niet zonder nieuw certificaat.
2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan de geldigheidsduur van een certificaat dat is afgegeven ten behoeve van een schip dat korte reizen maakt, met ten hoogste een maand verlengen.
3. In een geval als bedoeld in het eerste of tweede lid wordt na de voltooiing van het hernieuwde onderzoek de geldigheidsduur van het nieuwe certificaat bepaald aan de hand van de oorspronkelijke vervaldatum van het bestaande certificaat.
4. Indien na de voltooiing van een hernieuwd onderzoek het nieuwe certificaat niet voor de vervaldatum van het bestaande certificaat kan worden afgegeven of aan het schip kan worden verstrekt, kan degene die het onderzoek heeft uitgevoerd daarvan een aantekening plaatsen op het bestaande certificaat. In dat geval wordt het bestaande certificaat nog als geldig aangemerkt voor een tijdvak van ten hoogste vijf maanden na zijn vervaldatum.

Artikel 32 Nadere regels

Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de geldigheidsduur van de krachtens artikel 12 vereiste certificaten en kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de geldigheidsduur van de in de artikelen 4 tot en met 9 en 11 bedoelde certificaten.

Artikel 33 Weigering afgifte certificaten

In de Nederlandse Antillen en Aruba wordt de weigering van een certificaat schriftelijk en gemotiveerd gegeven en bekendgemaakt door toezending of uitreiking aan de belanghebbende.

Artikel 34 Verval van certificaten

1. Indien een schip door zijn eigenaar wordt onttrokken aan zijn algemene bestemming als passagiersschip of vrachtschip, vervallen de voor dat schip afgegeven certificaten.
2. Indien een schip door zijn eigenaar wordt onttrokken aan een bijzondere bestemming die het had ten tijde van de afgifte van de voor dat schip benodigde certificaten, doch zijn algemene bestemming als passagiersschip of vrachtschip behoudt, vervallen de in verband met die bijzondere bestemming afgegeven certificaten.

Artikel 35 Herstel van vervallen certificaten

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan de geldigheid van een certificaat dat ingevolge artikel 7, eerste lid, onderdeel b, van de Schepenwet is vervallen, herstellen, indien naar zijn mening bij een inspectie voldoende is gebleken dat het schip voldoet aan de desbetreffende eisen.

HOOFDSTUK 3. EISEN AAN SCHIP EN BEDRIJFSVOERING

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 36 Aanwijzing klassenbureaus

Onze Minister wijst de instanties aan waarvan de regels kunnen gelden als eisen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, van de Schepenwet.

Artikel 37 Klassenregels

1. Voordat een schip in verband met de eerste afgifte van een bij of krachtens dit besluit voorgeschreven certificaat aan een eerste onderzoek wordt onderworpen, kiest de eigenaar of de bouwer van dat schip voor de regels van een ingevolge artikel 36 aangewezen instantie.
2. Een schip wordt ontworpen, gebouwd en onderhouden volgens de scheepsbouwkundige, werktuigkundige en elektrotechnische regels van de in het eerste lid bedoelde instantie, voorzover die regels niet in strijd zijn met de bij of krachtens dit besluit gestelde regels.
3. Een schip is uitgerust met de middelen die voor dat schip zijn voorgeschreven volgens de uitrustingsregels van de in het eerste lid bedoelde instantie, voorzover die regels niet in strijd zijn met de bij of krachtens dit besluit gestelde regels.

Artikel 38 Scheepsidentificatienummer en scheepsgegevens (SOLAS)

1. Passagiersschepen van 100 GT of meer en vrachtschepen van 300 GT of meer zijn voorzien van een uniek scheepsidentificatienummer dat voldoet aan voorschrift XI-1/3 van het SOLAS-verdrag.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, en schepen waarmee uitsluitend nationale reizen worden ondernomen.
3. Aan boord van een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen of, indien het een schip betreft waarmee internationale reizen worden ondernomen, een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen benodigd is, is een overzichtsdocument met onder meer de eigendoms- en registratiegegevens van het schip (*Continuous Synopsis Record*) aanwezig, dat voldoet aan voorschrift XI-1/5 van het SOLAS-verdrag.

§ 2. Eisen aan schepen

Artikel 39 Eisen op grond van het Uitwateringsverdrag

Een schip waarvoor een internationaal certificaat van uitwatering benodigd is, voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van het Uitwateringsverdrag.

Artikel 40 Eisen i.v.m. internationale veiligheidscertificaten (SOLAS)

1. Een schip waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van de hoofdstukken II-1, II-2, III, IV, V en XII van het SOLAS-verdrag.
2. Een schip waarvoor een radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, voldoet aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van de hoofdstukken IV en, met betrekking tot de radio-uitrusting aan boord van groepsreddingmiddelen, III van het SOLAS-verdrag.
3. De eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag zijn, voorzover door Onze Minister met inachtneming van voorschrift V/1 van het verdrag niet anders is bepaald, eveneens van toepassing op schepen waarvoor geen veiligheidscertificaat als bedoeld in het eerste lid benodigd is.

Artikel 41 Eisen in verband met nationaal veiligheidscertificaat

1. De eisen van de hoofdstukken II-1, II-2, III, IV en XII van het SOLAS-verdrag zijn van overeenkomstige toepassing op schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, met uitzondering van vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter.

2. Voor de toepassing van de hoofdstukken II-1, II-2 en, met uitzondering van de eisen betreffende de radio-uitrusting aan boord van groepsreddingmiddelen, III wordt een vrachtschip van minder dan 500 GT gelijkgesteld met een vrachtschip van 500 GT. Voor de toepassing van de hoofdstukken IV en, met betrekking tot de radio-uitrusting aan boord van groepsreddingmiddelen, III wordt een vrachtschip van minder dan 300 GT gelijkgesteld met een vrachtschip van 300 GT.

3. Op een schip met een lengte van 24 meter of meer waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, zijn, indien het een schip betreft waarmee nationale reizen worden ondernomen, tevens de eisen van het Uitwateringsverdrag van overeenkomstige toepassing.

4. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot de eisen die in verband met het nationaal veiligheidscertificaat aan vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter worden gesteld.

5. Een schip voldoet ter verkrijging van het nationaal veiligheidscertificaat tevens aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.

Artikel 42 Eisen aan hogesnelheidsschepen (SOLAS)

1. Een hogesnelheidsschip ten aanzien waarvan op grond van artikel 16, eerste lid, is gekozen voor toepassing van de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, voldoet aan de eisen van de desbetreffende Code.

2. Een hogesnelheidsschip voldoet, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in voorschrift X/3 van het SOLAS-verdrag is bepaald, ter verkrijging van het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen tevens aan de op dat schip van toepassing zijnde eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.

Artikel 43 Eisen aan schepen met bijzondere lading (SOLAS, IMO)

Een schip waarvoor een certificaat behorende bij een in artikel 8 genoemde Code benodigd is, voldoet in aanvulling op de overigens bij of krachtens dit besluit gestelde eisen tevens aan de eisen van de desbetreffende Code.

Artikel 44 Eisen in verband met de beveiliging (SOLAS)

Een schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, voldoet aan voorschrift XI-2/6 van het SOLAS-verdrag.

Artikel 45 Eisen op grond van het Aanvaringsverdrag

1. Elk schip is voorzien van de in de op dat schip toepasselijke voorschriften van het Aanvaringsverdrag voorgeschreven lichten, dagmerken en geluidseinen.

2. Schepen waarvoor een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a of b, 6 of 7, eerste lid, benodigd is, voldoen ter verkrijging van dat certificaat tevens aan de in het eerste lid bedoelde eisen.

Artikel 46 Nadere eisen

1. Bij regeling van Onze Minister worden de eisen vastgesteld waaraan schepen in verband met een krachtens artikel 12 vereist certificaat moeten voldoen.
2. Bij regeling van Onze Minister kunnen aanvullende eisen worden vastgesteld voor schepen waarvoor een certificaat als bedoeld in de artikelen 4 tot en met 9 benodigd is, alsmede nadere regels met betrekking tot de in de artikelen 38 tot en met 45 bedoelde eisen.

Artikel 47 Gelijkwaardige voorzieningen

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in het desbetreffende verdrag of de desbetreffende Code is bepaald, afwijking toestaan van de in de artikelen 39 tot en met 45 bedoelde eisen, indien aan boord van het schip een voorziening wordt getroffen die naar zijn oordeel ten minste gelijkwaardig is aan de in het voorschrift waarvan wordt afgeweken, geëiste voorziening.

Artikel 48 Toelating van uitrusting, onderdelen en materialen

1. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de toelating en keuring van aan boord van schepen te plaatsen uitrusting of in schepen toe te passen onderdelen en materialen.
2. Onze Minister kan natuurlijke personen of rechtspersonen aanwijzen die zijn belast met door hem aan te geven, in het kader van het eerste lid te verrichten onderzoeken. Voorts kan hij natuurlijke personen of rechtspersonen aanwijzen die zijn belast met onderzoeken of ijking van aan boord van schepen aanwezige uitrusting.
3. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop de ingevolge het tweede lid aangewezen natuurlijke personen en rechtspersonen hun taken uitoefenen.

§ 3. Eisen aan de bedrijfsvoering over schepen

Artikel 49 Veiligheidsmanagementsysteem (SOLAS)

1. De eigenaar van een schip waarvoor een veiligheidsmanagementcertificaat benodigd is, draagt er in verband met het voor de exploitatie van dat schip benodigde conformiteitsdocument, behorend bij de ISM-Code, zorg voor dat in zijn bedrijfsorganisatie een veiligheidsmanagementsysteem wordt ontwikkeld en toegepast, dat voldoet aan de eisen van de ISM-Code.

2. Aan boord van een schip waarvoor een veiligheidsmanagementcertificaat benodigd is, wordt het voor dat schip ontwikkelde veiligheidsmanagementsysteem toegepast.

Artikel 50 Beveiliging van schepen (SOLAS)

1. De eigenaar van een schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, draagt er zorg voor dat met betrekking tot dat schip een scheepsbeveiligingsplan wordt ontwikkeld en toegepast, dat voldoet aan de eisen van de ISPS-Code.
2. Voorts draagt de eigenaar er, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de ISPS-Code is bepaald, zorg voor dat in zijn bedrijfsorganisatie en aan boord van elk schip waarvoor een internationaal beveiligingscertificaat benodigd is, een beveiligingsfunctionaris is aangesteld, die is belast met de in de ISPS-Code voorgeschreven taken.
3. Artikel 47 is van overeenkomstige toepassing op de ter voldoening aan de ISPS-Code aan boord van schepen te treffen beveiligingsmaatregelen.

Artikel 51 Nadere regels

Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de bedrijfsvoering over schepen waarvoor een op de bedrijfsvoering betrekking hebbend certificaat als bedoeld in artikel 12, tweede lid, benodigd is, alsmede nadere regels met betrekking tot de bedrijfsvoering over schepen als bedoeld in de artikelen 49 en 50.

HOOFDSTUK 4. VERVOER VAN LADING

§ 1. Vervoer van lading

Artikel 52 Algemene voorschriften (SOLAS)

Bij het vervoer van lading, niet zijnde gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag, worden de algemene voorschriften van hoofdstuk VI, deel A, van dat verdrag in acht genomen.

Artikel 53 Graan en andere gestorte ladingen (SOLAS)

1. Het vervoer van gestorte ladingen, niet zijnde gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag, geschiedt met inachtneming van de in hoofdstuk VI, deel B, van dat verdrag gegeven voorschriften.
2. In afwijking van het eerste lid geschiedt het vervoer van gestort graan als omschreven in voorschrift VI/8 van het SOLAS-verdrag met inachtneming van de in hoofdstuk VI, deel C, van dat verdrag gegeven voorschriften.

3. Indien het vervoer geschiedt met een bulkschip als bedoeld in voorschrift IX/1 van het SOLAS-verdrag, worden tevens de voorschriften van hoofdstuk XII van dat verdrag in acht genomen.

Artikel 54 Nadere regels

Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot het vervoer van lading, niet zijnde gevaarlijke stoffen, alsmede nadere regels met betrekking tot de in de artikelen 52 en 53 bedoelde voorschriften.

§ 2. Vervoer van gevaarlijke stoffen

Artikel 55 Gevaarlijke stoffen in verpakte vorm (SOLAS)

1. Het vervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm als bedoeld in voorschrift VII/1 van het SOLAS-verdrag is uitsluitend toegestaan met inachtneming van de in hoofdstuk VII, deel A, van dat verdrag gegeven voorschriften.
2. Het vervoer in verpakte vorm van bestraalde splijtstoffen, plutonium of hoog-radioactief afval als bedoeld in voorschrift VII/14 van het SOLAS-verdrag, is bovendien uitsluitend toegestaan met een schip waarvoor het conformiteitsdocument, behorende bij de INF-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.

Artikel 56 Gevaarlijke stoffen in vaste vorm in bulk (SOLAS)

1. Het vervoer van gevaarlijke stoffen in vaste vorm in bulk als bedoeld in voorschrift VII/7 van het SOLAS-verdrag, is uitsluitend toegestaan met inachtneming van de in hoofdstuk VII, deel A-1, van dat verdrag gegeven voorschriften.
2. Artikel 53, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 57 Gevaarlijke chemicaliën en vloeibare gassen (SOLAS, IMO)

1. Het vervoer in bulk van chemicaliën als bedoeld in de IBC-Code met een schip, gebouwd op of na 1 juli 1986, is uitsluitend toegestaan, indien voor dat schip een internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de IBC-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.
2. Het vervoer in bulk van chemicaliën als bedoeld in de BCH-Code met een schip, gebouwd voor 1 juli 1986, is uitsluitend toegestaan, indien voor dat schip een certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk, behorende bij de BCH-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.

3. Het vervoer in bulk van vloeibaar gemaakte gassen als bedoeld in de IGC-Code met een schip, gebouwd op of na 1 juli 1986, is uitsluitend toegestaan, indien voor dat schip een internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk, behorende bij de IGC-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.

4. Het vervoer in bulk van vloeibaar gemaakte gassen als bedoeld in de GC-Code met een schip, gebouwd voor 1 juli 1986, is uitsluitend toegestaan, indien voor dat schip een certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk, behorende bij de GC-Code, is afgegeven en met inachtneming van de in die Code opgenomen voorschriften.

Artikel 58 Nadere regels

Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen, alsmede nadere regels met betrekking tot de in de artikelen 55 tot en met 57 bedoelde voorschriften.

§ 3. Onderzoeken in verband met het vervoer van lading

Artikel 59 Aanwijzing natuurlijke personen of rechtspersonen

1. Onze Minister kan natuurlijke personen of rechtspersonen aanwijzen die zijn belast met in het kader van de bij of krachtens de artikelen 52 tot en met 58 gestelde regels te verrichten onderzoeken van schepen en hun lading.

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop de ingevolge het eerste lid aangewezen natuurlijke personen en rechtspersonen hun taken uitoefenen.

HOOFDSTUK 5. VERPLICHTINGEN VAN DE KAPITEIN

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 60 Voorschriften betreffende de uitwatering

1. De kapitein van een schip waarvoor een internationaal certificaat van uitwatering benodigd is, draagt er met inachtneming van hetgeen dienaangaande in het Uitwateringsverdrag is bepaald, zorg voor dat het schip voorafgaande aan en gedurende een reis geen geringer vrijboord heeft dan voor dat schip op die reis is toegestaan.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op schepen met een lengte van 24 meter of meer, waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is en waarmee nationale reizen worden ondernomen.

Artikel 61 Algemene voorschriften voor schepen (SOLAS)

1. De kapitein van elk schip waarmee een reis wordt ondernomen, draagt er zorg voor dat voorafgaande aan de reis en gedurende de reis de in hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.
2. Indien voor het schip een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, draagt de kapitein er tevens zorg voor dat aan boord van het schip de in de hoofdstukken II-1 tot en met IV van het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.
3. Indien voor het schip een radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, draagt de kapitein er tevens zorg voor dat aan boord van het schip de in hoofdstuk IV van het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.
4. Het tweede lid is van overeenkomstige toepassing op schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, met uitzondering van vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter.

Artikel 62 Voorschriften voor hogesnelheidsschepen (SOLAS)

De kapitein van een schip waarvoor een veiligheidscertificaat, behorende bij de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, benodigd is, draagt er, onverminderd artikel 61, eerste lid, zorg voor dat aan boord van het schip de in de desbetreffende Code opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

Artikel 63 Veiligheidsmanagement en scheepsbeveiliging (SOLAS)

1. De kapitein van een schip waarvoor een veiligheidsmanagementcertificaat benodigd is, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip het in de ISM-Code voorgeschreven veiligheidsmanagementsysteem wordt toegepast.
2. De kapitein van een schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, draagt er zorg voor dat aan boord van het schip het in de ISPS-Code voorgeschreven scheepsbeveiligingsplan wordt toegepast en dat de uit hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag voortvloeiende voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.
3. De vaststelling van het beveiligingsniveau, bedoeld in voorschrift XI-2/3.1 van het SOLAS-verdrag, geschiedt door:
a. voor in Nederland geregistreerde schepen: Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, in overeenstemming met Onze Ministers van Algemene Zaken en van Justitie;
b. voor in de Nederlandse Antillen geregistreerde schepen: Onze Minister van Algemene Zaken en Buitenlandse Betrekkingen van de Nederlandse Antillen, in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen;
c. voor in Aruba geregistreerde schepen: Onze Minister van Toerisme en Transport van Aruba, op voorstel van Onze Ministers van Algemene Zaken en van Justitie van Aruba.

Artikel 64 Bijhouden dagboeken

De kapitein draagt er zorg voor dat de aan boord aanwezige dagboeken worden bijgehouden met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen en Codes is bepaald.

Artikel 65 Nadere regels

Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de aan boord van een schip of de bij het ondernemen van een reis door de kapitein in acht te nemen voorschriften en verplichtingen.

§ 2. Bijzondere bepalingen

Artikel 66 Hulpverlening aan personen in nood (SOLAS)

1. De kapitein van een zich op zee bevindend schip is, wanneer hem een melding of signaal bereikt dat een of meer personen op zee in nood verkeren, verplicht om deze personen te hulp te komen.
2. De kapitein is voorts verplicht gevolg te geven aan de vordering van de kapitein van een in nood verkerend schip om diens schip te hulp te komen.
3. Op de in het eerste en tweede lid bedoelde verplichtingen zijn de bepalingen van voorschrift V/33 van het SOLAS-verdrag van toepassing.

Artikel 67 Wijze van handelen bij schade

1. Indien een schip schade heeft opgelopen of zich een voorval heeft voorgedaan waardoor het vermoeden rijst dat schade of een gebrek is ontstaan waardoor de veiligheid van het schip kan zijn beïnvloed, licht de kapitein zo spoedig mogelijk het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in. Indien de schade of het voorval betrekking heeft op de romp of de machine- en elektrische installaties, licht de kapitein tevens de in artikel 37 bedoelde instantie in. Voorts licht hij, indien het schip zich in een haven buiten het Koninkrijk bevindt, de ter plaatse bevoegde autoriteiten in.
2. Indien het schip zich in een haven bevindt, mag de reis niet worden voortgezet, voordat de kapitein van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie of van de in het eerste lid bedoelde instantie een verklaring heeft ontvangen, inhoudende dat eventuele herstellingen naar behoren zijn geschied of dat de reis zonder bezwaar voor de veiligheid kan worden voortgezet, voorzover de ter plaatse bevoegde autoriteiten zich niet tegen voortzetting van de reis verzetten.

Artikel 68 Marinebescheiden

1. De kapitein is verplicht de hem vanwege Onze Minister van Defensie ter hand te stellen bescheiden te aanvaarden, van die bescheiden kennis te nemen en de daarbij gegeven aanwijzingen op te volgen. De kapitein bewaart de bescheiden op een doelmatige plaats.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op door middel van elektronische gegevensdragers of langs elektronische weg beschikbaar gestelde bescheiden.

Artikel 69 Gevallen van overmacht

1. Voorzover de bij of krachtens dit besluit gestelde regels bij aanvang van een reis op een schip niet van toepassing zijn, zullen zij, indien de kapitein ten gevolge van slecht weer of een ander geval van overmacht genoodzaakt is van de voorgenomen reis af te wijken, niet op dat schip van toepassing worden.
2. Voorzover het aantal opvarenden of passagiers aan boord van een schip bepalend is voor de toepasselijkheid van bij of krachtens dit besluit gestelde regels, wordt bij de berekening van dit aantal geen rekening gehouden met personen die zich ten gevolge van overmacht of ten gevolge van een wettelijke verplichting van de kapitein om schipbreukelingen of andere personen over te voeren, aan boord bevinden.

HOOFDSTUK 6. SLOTBEPALINGEN

Artikel 70 Bekendmaking van Codes

1. Onze Minister draagt zorg voor de bekendmaking van de op grond van dit besluit toepasselijke Codes.
2. Van de wijze van bekendmaking wordt mededeling gedaan in de Staatscourant, de Curaçaosche Courant en de Landscourant van Aruba.

Artikel 71 Wijzigingen van verdragen en Codes

1. Een wijziging van de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen en Codes gaat, tenzij bij besluit van Onze Minister anders is bepaald, voor de toepassing van dit besluit gelden met ingang van de dag waarop die wijziging internationaal in werking treedt.
2. Voorzover een wijziging als bedoeld in het eerste lid slechts geldt ten aanzien van schepen gebouwd op of na een bepaalde datum, blijft, tenzij bij besluit van Onze Minister anders is bepaald, op schepen gebouwd voor die datum, het verdrag of de Code zoals dat, onderscheidenlijk die, voor de desbetreffende wijziging luidde, van toepassing, met inachtneming van hetgeen bij die wijziging, in het gewijzigde verdrag of in de gewijzigde Code is bepaald omtrent de bij herstellingen, verbouwingen en andere veranderingen in de toestand of uitrusting van een schip toe te passen voorschriften.

3. Het eerste en tweede lid zijn van overeenkomstige toepassing op de reeds voor de inwerkingtreding van dit besluit in werking getreden wijzigingen van de in het eerste lid bedoelde verdragen en Codes.

4. Een besluit van Onze Minister als bedoeld in het eerste of tweede lid wordt bekendgemaakt in de Staatscourant, de Curaçaosche Courant en de Landscourant van Aruba.

Artikel 72 Overgangsbepalingen voor bestaande schepen

1. Artikel 4 is niet van toepassing op schepen, gebouwd voor 21 juli 1968, met een bruto-inhoud van minder dan 150 bruto-registerton, vastgesteld overeenkomstig het op 10 juni 1947 te Oslo totstandgekomen Verdrag nopens een eenvormig stelsel voor de meting van zeeschepen (Stb. 1949, J 370; Trb. 1955, 52).

2. Voor schepen, gebouwd voor 18 juli 1982, waarvan de bruto-inhoud is vastgesteld overeenkomstig het in het eerste lid genoemde verdrag, wordt voor de toepassing van dit besluit de eenheid bruto-registerton gelijkgesteld met de eenheid GT.

3. Voor schepen als bedoeld in artikel 6, eerste lid, waarvoor op grond van het Schepenbesluit 1965 een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven, gaat de in artikel 6 bedoelde verplichting eerst gelden op het moment waarop het voor een schip afgegeven certificaat van deugdelijkheid ingevolge artikel 7, eerste lid, van de Schepenwet vervalt. Tot dat moment blijven op het schip de bij of krachtens het Schepenbesluit 1965 gestelde regels betreffende onderzoeken en eisen van toepassing.

4. Op schepen, gebouwd voor de inwerkingtreding van dit besluit, zijn de op grond van dit besluit uit het SOLAS-verdrag voortvloeiende eisen, voorzover het schip daaraan niet reeds voldoet, slechts van toepassing, voorzover dat praktisch uitvoerbaar en redelijk is. De bij wijzigingen van het SOLAS-verdrag gebruikelijke overgangsbepalingen betreffende de toepassing van nieuwe of gewijzigde voorschriften op bestaande schepen zijn daarbij zoveel mogelijk van overeenkomstige toepassing.

Artikel 73 Intrekking Schepenbesluit 1965

Het Schepenbesluit 1965[1] wordt ingetrokken op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan en voor verschillende categorieën van schepen verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel 74 Inwerkingtreding

1. Dit besluit treedt ten aanzien van de in de artikelen 9, eerste lid, aanhef en onderdeel b, 19, 38, 44, 50 en 63, tweede lid, bedoelde verplichtingen en de daarmee samenhangende bepalingen in werking met ingang van 1 juli 2004 of, indien de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst na 30 juni 2004 ligt, met ingang van de dag na uitgifte van dat Staatsblad.

2. Voor het overige treedt dit besluit in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan en voor verschillende categorieën van schepen verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel 75 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Schepenbesluit 2004.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad, in het Publicatieblad van de Nederlandse Antillen en in het Afkondigingsblad van Aruba zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 18 juni 2004

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K.M.H. Peijs

Uitgegeven de *dertigste* juni 2004

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

[1] Stb. 1965, 367.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

§ 1. Inleiding

Dit besluit strekt ter vervanging van het Schepenbesluit 1965 en beoogt een nieuw en modern kader te bieden voor de ter uitvoering van de Schepenwet te stellen regels, met bijzondere aandacht voor de implementatie van internationale en Europese regelgeving. Tevens strekt het besluit tot uitvoering van een aantal tot op heden nog niet of niet volledig geïmplementeerde wijzigingen van het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), waaronder de tijdens de diplomatieke conferentie over Maritime *Security* in december 2002 aangenomen maatregelen voor de beveiliging van schepen. In paragraaf 5 zal op deze wijzigingen nader worden ingegaan.

Bij de totstandkoming van het besluit is rekening gehouden met het beleid van het Nederlandse kabinet om de regeldruk te verminderen en de keuzevrijheid van burgers en bedrijven te vergroten (kabinetsvisie en actieprogramma tot modernisering van de overheid «Andere Overheid»; Kamerstukken II 2003/04, 29 362, nr. 1). Dit komt onder meer tot uitdrukking in het feit dat het onderhavige besluit aanzienlijk minder gedetailleerd is dan het Schepenbesluit 1965 en – met inachtneming van de relevante internationale kaders – meer ruimte biedt voor eigen initiatief van scheepvaartondernemingen. In dat opzicht kan het besluit ook worden gezien als een eerste stap in het kader van het departementale project «Beter Geregeld», waarin per wetgevingsdomein (i.c. de koopvaardij) wordt bezien, welke mogelijkheden er bestaan tot vereenvoudiging en herijking van de wetgeving op het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Een belangrijk aandachtspunt daarbij vormt de toegenomen maatschappelijke behoefte aan minder detailregelgeving en meer doelregelgeving. Verder bood de totstandkoming van een nieuw besluit uiteraard een goede gelegenheid om ook de uit de scheepsveiligheidswetgeving voortvloeiende administratieve lasten voor het bedrijfsleven tegen het licht te houden en deze lasten, waar mogelijk, te verminderen. Op de door dit besluit gerealiseerde reducties wordt in paragraaf 6 van deze toelichting ingegaan.

§ 2. Aanleiding voor de modernisering

De technische en operationele veiligheid van zeeschepen onder Koninkrijksvlag wordt al bijna vier decennia beheerst door het Schepenbesluit 1965. In al die jaren is de context waarin eisen worden gesteld met betrekking tot de veiligheid van zeeschepen echter ingrijpend veranderd. Het Schepenbesluit 1965 dateert uit een tijd waarin de scheepsveiligheidswetgeving nog vooral op nationaal beleid berustte. De internationale invloed was relatief gering en de huidige Internationale Maritieme Organisatie (IMO), toen nog Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) geheten,

was nog niet tot volle wasdom gekomen. Van Europese invloed in de zin van maritieme richtlijnen en verordeningen zoals wij die thans kennen, was nog geen sprake. Sedert de totstandkoming van het Schepenbesluit 1965 is de internationale invloed op de scheepsveiligheidswetgeving evenwel aanzienlijk toegenomen. Onder auspiciën van aanvankelijk de IMCO en later de IMO werden steeds meer en steeds gedetailleerder voorschriften voor zeeschepen ontwikkeld, die bovendien in toenemende mate verankerd werden in verdragsrechtelijke verplichtingen. Belangrijk zijn in dat verband onder meer de totstandkoming van het Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275), het «Uitwateringsverdrag», in 1966 en de herziening van het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), het «SOLAS-verdrag», in 1974. Verder trekt sinds het begin van de jaren '90 ook de Europese wetgever zich het belang van de scheepsveiligheid aan, zoals met name blijkt uit het nog altijd groeiende aantal richtlijnen en verordeningen met betrekking tot de veiligheid van zeeschepen. Een en ander heeft ertoe geleid dat anno 2004 de puur nationale inbreng in de scheepsveiligheidswetgeving aanzienlijk kleiner is dan in 1965. Het overgrote deel van de veiligheidsvoorschriften voor zeeschepen wordt tegenwoordig in een internationale context bepaald.

Het Schepenbesluit 1965 is sinds zijn totstandkoming vele malen gewijzigd, onder meer om uitvoering te geven aan het toenemende aantal internationale en Europese verplichtingen. De vele wijzigingen hebben evenwel niet kunnen voorkomen – en er mogelijk zelfs aan bijgedragen – dat het besluit steeds meer de gebreken van zijn leeftijd is gaan tonen. Ooit bedoeld als een besluit waaruit op eenvoudige wijze alle relevante veiligheidsvoorschriften voor zeeschepen konden worden gekend, is het verworden tot een tamelijk onoverzichtelijk geheel met een vrijwel alleen nog maar historisch te verklaren structuur. Bovendien is door de grote stijging van het aantal internationale voorschriften ook de omvang van het besluit fors toegenomen, hetgeen de toegankelijkheid van het besluit evenmin ten goede is gekomen. Met de op het Schepenbesluit 1965 gebaseerde uitvoeringsregelgeving is het niet veel beter gesteld. In de loop der tijd is een ware wirwar aan regeltjes en regelingen ontstaan, waarin steeds minder een consistente lijn valt te ontdekken. De uitvoeringsregelgeving bevat bovendien een relatief grote hoeveelheid «dor hout» in de vorm van niet meer actuele of niet meer toepasselijke regels.

In de uitvoeringspraktijk zijn de «ouderdomsgebreken» van het besluit uiteraard niet onopgemerkt gebleven. Zowel vanuit het bedrijfsleven als vanuit de Scheepvaartinspectie in het Koninkrijk nam de roep om een grondige herziening toe. Een wens die daarbij veelvuldig werd gehoord, was dat er een duidelijke scheiding zou moeten worden gemaakt tussen de nationale en de internationale elementen. In het Schepenbesluit 1965 zijn de nationale elementen vaak in verregaande mate verweven met de in het besluit opgenomen internationale voorschriften. Hierdoor is het niet mogelijk om op eenvoudige wijze kennis te nemen van de nationale bijzonderheden ten opzichte van de internationale standaard. In een bedrijfstak die in hoge mate internationaal georiënteerd is, wordt dit als onnodig belastend ervaren. De internationale voorschriften zijn doorgaans al uit internationale bronnen bekend; daarvoor behoeft men de nationale wetgeving niet te raadplegen. De

nationale wetgeving is met name van belang om te weten *of* een bepaalde internationale norm van toepassing is, en zo ja, wat daarbij de eventuele nationale (of Europese) bijzonderheden zijn. Met het oog op deze primair internationale benadering van de scheepsveiligheidswetgeving is het begrijpelijk dat men hecht aan een duidelijk onderscheid tussen internationale en nationale elementen. Voor de goede orde zij daarbij opgemerkt dat de Europese regelgeving in het licht van de verdragen in feite ook als «nationale» regelgeving moet worden gezien, omdat de Europese regelgeving veelal betrekking heeft op onderwerpen die op grond van de verdragen tot de nationale bevoegdheid van de vlaggenstaat behoren.

De uitvoeringspraktijk was niet het enige terrein waarop de ouderdom van het Schepenbesluit 1965 zich deed gevoelen. Ook de noodzakelijke wijzigingen van het besluit verliepen steeds moeizamer. Zo werd bijvoorbeeld de implementatie van Europese richtlijnen bemoeilijkt door het feit dat het besluit een thematische structuur heeft, waarin in beginsel geen onderscheid wordt gemaakt tussen de zgn. «conventieschepen» (schepen waarop de internationale verdragen van toepassing zijn) en de «niet-conventieschepen». Dit is lastig, omdat richtlijnen vaak wel bij dat onderscheid aanknopen. Goede voorbeelden zijn in dit verband richtlijn nr. 96/98/EG inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L 46) en richtlijn nr. 98/18/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PbEG L 144). Richtlijn nr. 96/98/EG geldt uitsluitend ten aanzien van conventieschepen, terwijl richtlijn nr. 98/18/EG juist van toepassing is op een categorie van niet-conventieschepen. Voor de implementatie van dergelijke richtlijnen is het dan ook nodig om het onderscheid tussen conventie- en niet-conventieschepen alsnog te introduceren. De reeds eerder aangehaalde verwevenheid van nationale en internationale voorschriften vormt daarbij dan vaak een extra complicerende factor. Ten aanzien van niet-conventieschepen werd in het Schepenbesluit 1965 feitelijk vaak overeenkomstige toepassing gegeven aan internationale verdragsvoorschriften. Dit geschiedde doorgaans echter niet door die internationale voorschriften uitdrukkelijk van overeenkomstige toepassing te verklaren, maar door bij de overneming van de internationale voorschriften het toepassingsbereik van die voorschriften stilzwijgend uit te breiden. Het resultaat is dat veel bepalingen uit het Schepenbesluit 1965 ten aanzien van conventieschepen als internationale voorschriften moeten worden aangemerkt, terwijl diezelfde bepalingen ten aanzien van niet-conventieschepen als nationale voorschriften gelden.

Ook de implementatie van de (wijzigingen van de) internationale scheepsveiligheidsverdragen verliep steeds moeizamer. In het Schepenbesluit 1965 werd in beginsel nog altijd de techniek van «implementatie door overschrijving» toegepast (zie bijvoorbeeld de bijlagen bij dat besluit, die vaak een vrijwel letterlijke weergave van het Uitwateringsverdrag of het SOLAS-verdrag zijn), waardoor de benodigde wijzigingen van het besluit vaak zeer arbeidsintensief waren. Aanvankelijk kon dit worden opgevangen door een relatief groot deel van de wetgevingscapaciteit aan te wenden voor de met de internationale verdragen verband houdende wijzigingen van het Schepenbesluit 1965. De laatste jaren moest echter tevens een forse wetgevingsinspanning worden geleverd voor de

implementatie van Europese richtlijnen, waardoor de voor het Schepenbesluit 1965 beschikbare wetgevingscapaciteit aanzienlijk afnam en er geleidelijk een achterstand is ontstaan bij de implementatie van recente SOLAS-wijzigingen. Vanuit de sector, maar ook door de Scheepvaartinspectie in de drie landen van het Koninkrijk, is aangedrongen op het zo snel mogelijk inlopen van deze achterstand.

De hierboven geschetste tekortkomingen van het Schepenbesluit 1965 waren aanleiding om tot een grondige herziening en modernisering van de veiligheidswetgeving voor koopvaardijschepen te besluiten. Het onderhavige besluit is daarvan het resultaat.

§ 3. Structuur en systematiek van het besluit

In het onderhavige besluit is de thematische structuur van het Schepenbesluit 1965, waarbij voorschriften op basis van hun inhoudelijke overeenkomsten werden gerangschikt, grotendeels verlaten. Gekozen is voor een structuur die vooral de bestaande internationale kaders reflecteert. Als rode draad fungeren de voor een schip benodigde certificaten. Aan deze certificaten zijn in beginsel steeds de onderzoeken waaraan een schip ter verkrijging van een certificaat wordt onderworpen, de eisen die in dat verband aan een schip worden gesteld, en de bij het ondernemen van een reis in acht te nemen voorschriften opgehangen (vgl. de artikelen 4, 13, 39 en 60).

Gelet op het internationale karakter van de zeescheepvaartsector, is ook in inhoudelijk opzicht zoveel mogelijk aansluiting bij de internationale verdragen gezocht. Waar mogelijk wordt rechtstreeks naar die verdragen verwezen. Deze aanpak sluit ook goed aan bij de relevante Europese regelgeving, waarin eveneens veelvuldig naar de internationale verdragen wordt verwezen. Bovendien is een internationale benadering tegenwoordig bijna noodzakelijk, gelet op de ruime mate waarin ook buiten het Koninkrijk gevestigde instellingen worden betrokken bij de uitvoering van de scheepsveiligheidsregelgeving. Een goed voorbeeld daarvan zijn natuurlijk de internationale klassenbureaus, maar ook binnen de Europese Unie komt het steeds meer voor dat instellingen uit andere lidstaten hun diensten aanbieden, daarbij gebruikmakend van de mogelijkheden die het gemeenschapsrecht hen daartoe biedt.

Bij het opstellen van het besluit is – mede gelet op het reeds in de inleiding van deze nota van toelichting aangehaalde streven van het Nederlandse kabinet naar minder regels – getracht om de omvang van het besluit zoveel mogelijk te beperken en het inhoudelijke zwaartepunt te leggen waar het hoort: in de verdragen zelf. Dit betekent dat het besluit geen onnodige herhalingen bevat van hetgeen reeds in de verdragen is geregeld, en dat in beginsel ook slechts op hoofdlijnen naar die verdragen wordt verwezen. Wel zijn in de verwijzingen naar de verdragen uiteraard de verbijzonderingen aangebracht die nodig zijn om voor een bepaalde categorie schepen met voldoende bepaaldheid de op die schepen toepasselijke internationale voorschriften te kunnen duiden.

Met het oog op de bestendigheid van het besluit is bovendien gekozen voor dynamische verwijzing naar de verdragen, opdat het besluit niet bij elke wijziging van die verdragen behoeft te worden aangepast. In de verdragen zelf wordt de techniek van dynamische verwijzing (« as amended or as may be amended») al jarenlang toegepast en ook de Europese wetgever is – daartoe gedwongen door het feit dat de Europese scheepvaartregelgeving vaak achterliep op de internationale ontwikkelingen – in 2002 overgestapt op een systeem van dynamische verwijzing naar de internationale verdragen: zie verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) en houdende wijziging van de verordeningen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (PbEG L 324) en richtlijn nr. 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 houdende wijziging van de richtlijnen op het gebied van maritieme veiligheid en preventie van verontreiniging door schepen (PbEG L 324). Van belang is uiteraard ook dat door de invoering van een systeem van dynamische verwijzing het ontstaan van nieuwe achterstanden bij de implementatie van IMO-regelgeving voor een belangrijk deel kan worden voorkomen.

Aan de behoefte aan een duidelijk onderscheid tussen de nationale en internationale elementen wordt als volgt tegemoetgekomen. Om te beginnen zal in beginsel steeds uitdrukkelijk worden aangegeven, indien ten aanzien van niet-conventieschepen overeenkomstige toepassing wordt gegeven aan bepaalde internationale voorschriften. Van dit principe wordt slechts op één punt afgeweken, namelijk waar het de voorschriften voor het vervoer van lading betreft (hoofdstuk 4). De redenen daarvoor worden nader uiteengezet in de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 52 e.v.. Verder zal ook de nadere uitwerking van details die door de verdragen aan de vlaggenstaat wordt overgelaten, steeds op duidelijk herkenbare wijze geschieden. Hetzelfde geldt voor de eventuele aanvullende eisen die op grond van Europese regelgeving moeten worden gesteld.

Tot besluit zal in het kader van de moderniseringsoperatie ook de uitvoeringsregelgeving worden vernieuwd. Gestreefd wordt naar een beperkt aantal geconsolideerde regelingen met een heldere structuur, die zoveel mogelijk aansluit bij de structuur van het besluit. Verder zal ook in de uitvoeringsregelgeving worden gestreefd naar bondigheid en zal waar mogelijk eveneens gebruik worden gemaakt van dynamische verwijzingen. Van de gelegenheid wordt bovendien gebruik gemaakt om het instrument «bekendmakingen aan de scheepvaart» (algemeen verbindende voorschriften van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie waarmee nadere invulling kon worden gegeven aan bepaalde voorschriften het Schepenbesluit 1965) af te schaffen. Attributie van regelgevende bevoegdheid aan ambtenaren is immers niet meer van deze tijd.

§ 4. Nationaal veiligheidscertificaat

Het Schepenbesluit 1965 vereiste voor alle schepen een (nationaal) certificaat van deugdelijkheid, ook als voor die schepen reeds een internationaal veiligheidscertificaat benodigd was. In het onderhavige besluit keert het certificaat van deugdelijkheid, dat ooit het belangrijkste certificaat van de Schepenwet was maar inmiddels door de internationale certificaten grotendeels naar de achtergrond is verdrongen, niet meer terug. Voor schepen waarvoor reeds internationale veiligheidscertificaten op grond van het SOLAS-verdrag benodigd zijn, zal worden volstaan met die internationale certificaten. Het SOLAS-verdrag biedt voldoende ruimte om bij de certificering van schepen ook rekening te houden met eventuele «nationale» eisen, zodat aan de afgifte van de internationale veiligheidscertificaten bijvoorbeeld ook de ter uitvoering van communautaire verplichtingen gestelde eisen ten grondslag kunnen worden gelegd. Aan een overkoepelend certificaat in de vorm van een certificaat van deugdelijkheid bestaat voor deze schepen dan ook geen behoefte meer. Op de mede hierdoor gerealiseerde reductie van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven wordt in paragraaf 6 ingegaan.

Voor schepen waarvoor op grond van het SOLAS-verdrag geen internationaal veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of vrachtschepen is vereist, zal het certificaat van deugdelijkheid worden vervangen door het nieuwe «nationaal veiligheidscertificaat», dat – ook in naam – complementair is aan de internationale veiligheidscertificaten. Dit nieuwe certificaat zal ook het nationaal certificaat van uitwatering, benodigd voor schepen met een lengte van minder dan 24 meter, vervangen. De thans in het nationaal certificaat van uitwatering opgenomen gegevens betreffende de uitwatering van het schip worden in het vervolg in een aanhangsel bij het nationaal veiligheidscertificaat opgenomen.

Het is niet mogelijk om de veiligheidscertificering van schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd zal zijn, volledig te stroomlijnen. Door het uiteenlopende toepassingsbereik van de verschillende verdragsverplichtingen, blijft in bepaalde gevallen stapeling van certificaten onvermijdelijk. Zo zal voor vrachtschepen van 300 tot 500 GT waarmee internationale reizen worden ondernomen, naast het nationaal veiligheidscertificaat tevens het op grond van het SOLAS-verdrag vereiste (internationaal) radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd blijven, terwijl voor vrachtschepen met een lengte vanaf 24 meter waarmee internationale reizen worden ondernomen, ook het internationaal certificaat van uitwatering op grond van het Uitwateringsverdrag benodigd blijft.

Het onderzoeksregime voor schepen waarvoor op grond van dit besluit een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, wordt verlicht. Om te beginnen zal het nationaal veiligheidscertificaat voor alle schepen waarvoor dat certificaat benodigd is – dus ook voor passagiersschepen, voorzover die schepen niet onder het Europese regime van de in paragraaf 2 aangehaalde richtlijn nr. 98/18/EG voor passagiersschepen in nationale vaart vallen – een geldigheidsduur van vijf jaren hebben. Voorheen gold in navolging van de

internationale verdragen dat de nationale certificaten voor passagiersschepen eveneens slechts één jaar geldig waren. Thans wordt ook voor passagiersschepen bij de vijfjarige onderzoekscyclus die voor vrachtschepen geldt, aangesloten. Een andere verlichting betreft de afschaffing van de jaarlijkse onderzoeken, voor zowel vrachtschepen als passagiersschepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is. De op grond van de verdragen voor vrachtschepen in internationale vaart voorgeschreven jaarlijkse onderzoeken hebben tot doel om vast te stellen of het schip naar behoren wordt onderhouden en nog geschikt is voor zijn bestemming. In deze onderzoeken wordt echter ook al voorzien door het klassenbureau waar het schip is geklasseerd. Verder is de technische kwaliteit van schepen in de loop der tijd aanzienlijk verbeterd. De wijze van constructie en de duurzaamheid van de toegepaste materialen en de aan boord aanwezige uitrusting zijn inmiddels zodanig, dat grotere intervallen tussen de onderzoeken verantwoord zijn. Volstaan kan worden met een eerste onderzoek bij de afgifte van het certificaat, een tussentijds onderzoek in het derde jaar en een hernieuwd onderzoek na vijf jaar in verband met de vernieuwing van het certificaat. Opgemerkt zij nog dat het nieuwe onderzoeksregime uiteraard geen verandering brengt in de incidentele onderzoeken waaraan een schip, bijvoorbeeld omdat het schade heeft opgelopen of een verbouwing heeft ondergaan, in voorkomend geval dient te worden onderworpen.

De eisen die in verband met het nationaal veiligheidscertificaat aan een schip worden gesteld, zullen in beginsel niet verschillen van de eisen die op grond van het Schepenbesluit 1965 aan niet-conventieschepen worden gesteld. Op grond van het Schepenbesluit 1965 wordt veelal overeenkomstige toepassing gegeven aan de eisen van het SOLAS-verdrag en het Uitwateringsverdrag, waarbij voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter (de zgn. «kleine vaartuigen») een verlicht regime geldt. In het onderhavige besluit wordt dat stelsel gehandhaafd. Wel wordt voor vrachtschepen een ondergrens geïntroduceerd: voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter zal in beginsel geen veiligheidscertificaat meer benodigd zijn. In het algemeen is met die categorie van schepen niet een zodanig veiligheidsbelang gemoeid, dat een algemene certificaatsverplichting voor vrachtschepen onder de 12 meter op zijn plaats is. Juister is het om alleen die kleine vrachtschepen certificaatplichtig te laten zijn, die tot een specifieke risicogroep behoren of waarmee – bijvoorbeeld omdat zij structureel worden gebruikt voor het vervoer van (ten hoogste 12) passagiers – een bijzonder veiligheidsbelang is gemoeid. Het ligt dan echter voor de hand om voor die schepen een bijzonder certificaat te eisen, waarbij rekening wordt gehouden met het specifieke risicoprofiel van die schepen of het te dienen specifieke veiligheidsbelang. Overigens zij opgemerkt dat de nieuwe ondergrens van 12 meter uitsluitend geldt voor vrachtschepen. Voor passagiersschepen (d.w.z. schepen, bestemd of gebruikt voor het vervoer van meer dan 12 passagiers; zie de definitie van «passagiersschip» in artikel 1, eerste lid, van de Schepenwet) waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat is vereist, zal – evenals voor passagiersschepen die onder het SOLAS-verdrag vallen – blijven gelden dat zij altijd certificaatplichtig zijn, ongeacht hun lengte of tonnage.

§ 5. Recente wijzigingen van het SOLAS-verdrag

In de inleiding is al aangegeven dat het besluit tevens strekt ter uitvoering van een aantal nog niet geïmplementeerde wijzigingen van het SOLAS-verdrag. Het gaat daarbij om de bij resoluties MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.87(71), MSC.91(72), MSC.99(73), MSC.117(74), MSC.123(75) en MSC.134(76) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO en de tijdens de diplomatieke conferenties in 1997 en 2002 aangenomen wijzigingen van dat verdrag.

a. maritime security

De belangrijkste wijziging van het SOLAS-verdrag waaraan in het onderhavige besluit uitvoering wordt gegeven, is de uitbreiding van het SOLAS-verdrag met een nieuw hoofdstuk XI-2 over de beveiliging van schepen (*Special Measures to enhance Maritime Security*), dat werd aangenomen tijdens de diplomatieke conferentie over « Maritime *Security*» in december 2002. Aanleiding voor deze conferentie waren de terroristische aanslagen in de Verenigde Staten op 11 september 2001, die het besef deden ontstaan dat ook andere transportsectoren getroffen zouden kunnen worden door terroristische aanslagen. Gelet op het mondiale karakter van de zeescheepvaartsector en zijn vitale functie voor de wereldeconomie (meer dan 90 procent van de wereldhandel gaat over zee), werd het noodzakelijk geacht om de beveiliging van schepen en havens te verbeteren. Dit heeft – vooral op initiatief van de Verenigde Staten – geleid tot de invoering van een beveiligingsregime voor zeeschepen en zeehavens, dat in grote lijnen hetzelfde gewicht heeft als het beveiligingsregime voor de luchtvaart. Het nieuwe hoofdstuk XI-2 wordt met ingang van 1 juli 2004 internationaal van kracht.

Het zwaartepunt van de nieuwe beveiligingsmaatregelen voor de zeescheepvaart ligt in de op grond van het nieuwe hoofdstuk XI-2 verplichte *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, die zowel voorschriften voor de beveiliging van zeeschepen als voor de beveiliging van zeehavens bevat. De Code gaat uit van een analyse van de risico's en de beheersing daarvan door adequate voorzorgsmaatregelen.
In de Code wordt een gestandaardiseerd instrumentarium uitgewerkt, waarmee de risico's op een terroristische aanslag kunnen worden geëvalueerd. Alle staten die partij zijn bij het SOLAS-verdrag dienen de beveiligingsrisico's van hun havenfaciliteiten te analyseren. Het gaat er daarbij om de belangrijkste haveninrichtingen te identificeren die bij een terroristische aanslag de grootste schade aan de economie of het milieu tot gevolg hebben, of tot een groot verlies aan mensenlevens kunnen leiden. De werkelijke bedreigingen dienen te worden beoordeeld, zodat prioriteit kan worden gegeven aan beveiligingsmaatregelen. De zwakke plekken op het gebied van inrichting, beveiliging, organisatie, procedures, communicatie en andere gebieden worden in kaart gebracht. Met deze kennis is het mogelijk om de risico's goed in te schatten.

De ISPS-Code ziet ook op de beveiliging van schepen. Uit de aanslagen van 11 september blijkt dat op zichzelf veilige vervoermiddelen in de handen van terroristen dodelijke wapens kunnen worden. Om die reden moeten met ingang van 1 juli 2004 alle internationaal varende passagiersschepen en alle internationaal varende vrachtschepen van 500 GT of meer voldoen aan de beveiligingseisen van de ISPS-Code. Deze Code verplicht de eigenaar van het schip ertoe om binnen zijn bedrijfsorganisatie een « *company security officer*» (CSO) aan te stellen. De CSO is er onder meer voor verantwoordelijk dat voor elk schip dat onder de Code valt, een « *security assessment*» wordt uitgevoerd. Op basis van deze beoordeling dient vervolgens voor elk individueel schip een scheepsbeveiligingsplan te worden opgesteld. Tevens dient aan boord van elk schip waarop de Code van toepassing is, een « *ship security officer*» (SSO) te worden aangesteld, belast met de beveiliging van het schip en verantwoordelijk voor de uitvoering van het scheepsbeveiligingsplan. De SSO onderhoudt ook het contact met de CSO. Aan boord van het schip dient bovendien een stil alarm (*security alert system*) aanwezig te zijn, waarmee de autoriteiten en de bedrijfsorganisatie van de eigenaar kunnen worden gealarmeerd, indien de beveiliging van het schip is gecompromitteerd of wanneer het schip wordt geconfronteerd met een terroristische dreiging.

De ISPS-Code onderscheidt – zowel voor schepen als voor havens – drie beveiligingsniveaus (*security levels*), afhankelijk van de mate van dreiging. Beveiligingsniveau 1 is de normale situatie, waarbij weliswaar rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid van terroristische aanslagen, maar waarin geen concrete dreiging bestaat. Niveau 2 ziet op situaties waarin een verhoogd risico op terroristische aanslagen bestaat. Niveau 3, ten slotte, betreft situaties waarin een terroristische aanslag in hoge mate waarschijnlijk is, ook wanneer het doel van de aanslag niet kan worden geïdentificeerd.

Het scheepsbeveiligingsplan geeft voor elk van de in de ISPS-Code onderscheiden beveiligingsniveaus aan, welke operationele en fysieke beveiligingsmaatregelen aan boord van het schip moeten worden getroffen. Standaard geldt aan boord van een schip beveiligingsniveau 1, doch de vlaggenstaat kan bepalen dat aan boord van schepen onder zijn vlag een hoger beveiligingsniveau van kracht dient te zijn. Het beveiligingsniveau aan boord van een schip moet eveneens worden verhoogd, indien het schip zich in een zeegebied of haven begeeft waar op dat moment een door de autoriteiten ter plaatse vastgesteld hoger beveiligingsniveau geldt dan aan boord van het schip. Aan een schip dat zijn beveiligingsniveau niet in overeenstemming brengt met het in een bepaalde haven geldende (hogere) beveiligingsniveau, mag op grond van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag de toegang tot die haven worden geweigerd.

Het nieuwe beveiligingsregime voor schepen kent een systeem van onderzoek, controle en certificatie dat overeenkomt met het systeem waaraan schepen ook reeds in verband met hun veiligheid (in de zin van « *safety*») worden onderworpen. Schepen die onder de ISPS-Code vallen, moeten beschikken over een « *International Ship Security Certificate*»,

dat slechts wordt afgegeven indien het schip voldoet aan de eisen van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag en de op grond van dat hoofdstuk toepasselijke ISPS-Code. Ook voorziet hoofdstuk XI-2 in een vorm van havenstaatcontrole die specifiek betrekking heeft op de beveiliging van schepen. Evenals bij de «*reguliere*» havenstaatcontrole kan een schip dat niet over het vereiste beveiligingscertificaat beschikt of niet blijkt te voldoen aan de beveiligingseisen van het SOLAS-verdrag, door de havenstaataurotiteiten worden aangehouden.

De beveiliging van schepen is geen koninkrijksaangelegenheid in de zin van artikel 3, eerste lid, onderdeel e, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden en behoeft derhalve niet in rijkswetgeving te worden geregeld. Niettemin hebben de landen van het Koninkrijk er voor gekozen om de beveiligingsmaatregelen voor schepen voorlopig uit te voeren door middel van onderhavige algemene maatregel van rijksbestuur, waarin ook de uit het SOLAS-verdrag voortvloeiende veiligheidseisen aan schepen zijn geïmplementeerd. Een belangrijke overweging daarbij is geweest dat de korte implementatietermijn tot 1 juli 2004 weinig ruimte liet voor het totstandbrengen van nieuwe landswetgeving voor de beveiliging van schepen. Benadrukt zij evenwel dat de in het onderhavige besluit opgenomen gemeenschappelijke regeling van de beveiligingsmaatregelen voor schepen berust op artikel 38 van het Statuut en desgewenst door elk van de landen van het Koninkrijk van rechtswege voor de in dat land geregistreerde schepen kan worden beëindigd, zodra in de vorm van landswetgeving een passender wettelijk kader voor de beveiliging van schepen tot stand is gekomen.

Tot besluit zij nog opgemerkt dat op in Nederland geregistreerde schepen ook de onlangs totstandgekomen verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129) van toepassing is. Door middel van deze verordening worden de in IMO-verband aangenomen beveiligingsmaatregelen ook in de Europese context verplicht gesteld. Op een aantal punten gaat de Europese verordening evenwel iets verder dan de beveiligingsvoorschriften van het SOLAS-verdrag en de ISPS-Code. Gewezen zij bijvoorbeeld op artikel 3, vijfde lid, van de verordening, waarin voor Europese schepen ook een aantal (internationaal slechts aanbevolen) bepalingen uit deel B van de ISPS-Code verplicht wordt gesteld. Voor in Nederland geregistreerde schepen geldt dat de uit het onderhavige besluit voortvloeiende beveiligingsverplichtingen steeds in samenhang met de uit Europese verordening voortvloeiende verplichtingen moeten worden toegepast.

b. herziening hoofdstukken II-2 en V van het SOLAS-verdrag

Van de SOLAS-wijzigingen die door middel van dit besluit worden geïmplementeerd, verdient ook de bij resolutie MSC.99(73) aangenomen, op 1 juli 2002 in werking getreden herziening van de hoofdstukken II-2 en V van het SOLAS-verdrag vermelding. De herziene hoofdstukken II-2 en V zijn een goede illustratie van twee ontwikkelingen die in

de recente wijzigingsgeschiedenis van het SOLAS-verdrag zijn waar te nemen. De eerste ontwikkeling betreft het gebruik van Codes om nadere invulling te geven aan de algemene eisen uit de hoofdstukken II-1 tot en met V van het SOLAS-verdrag. Werden in het verleden de technische details ter uitwerking van een bepaald voorschrift vaak in het verdrag zelf opgenomen, tegenwoordig worden deze details steeds vaker in een aparte Code ondergebracht. Het nieuwe hoofdstuk II-2 (brandveiligheid) kent zelfs twee van zulke «uitvoerings»-Codes: de *Fire Fighting Systems (FFS) Code*,waarin de nadere eisen aan brandbestrijdingssystemen zijn opgenomen, en de *Fire Test Procedures (FTP) Code*, die gedetailleerde voorschriften voor het beproeven van materialen, onderdelen en systemen bevat. Eerder al werden ook bij de herziening van hoofdstuk III (reddingmiddelen) de gedetailleerde technische eisen aan reddingmiddelen in een aparte Code ondergebracht: de *Life Saving Appliances (LSA) Code*(zie MSC.47(66)).

De tweede ontwikkeling in het SOLAS-verdrag betreft het toegenomen gebruik van doelvoorschriften. Het duidelijkste is dat te zien in het nieuwe hoofdstuk II-2, dat begint met «*fire safety objectives*» en «*functional requirements*» en door het hele hoofdstuk heen de keuze voor een bepaald middel zoveel mogelijk vrij laat. Vergeleken met het oude hoofdstuk II-2, dat vooral middelvoorschriften bevatte, getuigt het nieuwe hoofdstuk II-2 van een duidelijke omslag in het denken over veiligheidsregelgeving. Ook in hoofdstuk V (veiligheid van navigatie) is deze omslag te zien. In het voordien geldende hoofdstuk V werd een groot scala aan verplichte apparatuur voorgeschreven. In het nieuwe hoofdstuk V, daarentegen, is gekozen voor een functionele benadering: bepaald is welke navigatiefuncties aan boord moeten kunnen worden uitgevoerd.
Vervolgens kan de eigenaar van het schip voor elk van deze functies zelf een keuze maken voor de daarvoor te gebruiken apparatuur. Aangezien tegenwoordig steeds meer navigatie-apparatuur voor meerdere functies tegelijk geschikt is, betekent dit voor de praktijk dat aan boord van het schip met minder apparatuur kan worden volstaan.

De internationale tendens van meer doelvoorschriften wordt door de landen van het Koninkrijk vanzelfsprekend ondersteund en, waar mogelijk, gestimuleerd. Deze internationale tendens sluit immers aan bij de ook binnen het Koninkrijk bestaande behoefte aan meer doelregelgeving (zie ook paragraaf 1 van deze nota). Van belang is bovendien dat in een bedrijfstak als de zeescheepvaartsector, die in hoge mate internationaal is gereguleerd, de ruimte voor nationaal wetgevingsbeleid met betrekking tot doelregelgeving in belangrijke mate wordt bepaald door de ruimte die de internationale kaders daarvoor bieden.

§ 6. Administratieve lasten voor het bedrijfsleven

In overeenstemming met de doelstelling van het Nederlandse kabinet om de voor het bedrijfsleven uit wet- en regelgeving voortvloeiende administratieve lastendruk te reduceren is bij de totstandkoming van dit besluit bijzondere aandacht besteed aan het veiligheidsbelang van de in dit besluit opgenomen voorschriften in relatie tot de lasten die

de naleving van die voorschriften met zich brengt. Als uitgangspunt daarbij heeft gediend het in 2001 door Cap Gemini Ernst & Young verrichte onderzoek naar de uit de bestaande wet- en regelgeving op het terrein van Verkeer en Waterstaat voortvloeiende administratieve lasten. Uit deze zogeheten «nulmeting» blijkt dat – na correctie voor 2003 – de rechtstreeks uit het Schepenbesluit 1965 voortvloeiende lasten thans, gelet op de huidige vlootomvang van 1294 schepen (peildatum 1 januari 2004), € 38 788 807 zouden bedragen. Daarbij komt dan nog de deels in de Schepenwet, deels in het Schepenbesluit 1965 geregelde verplichting tot het bijhouden en periodiek inzenden van de scheepsdagboeken, waarmee bij de huidige vlootomvang een bedrag aan administratieve lasten van € 21 432 493 gemoeid zou zijn. Bezien is in hoeverre al deze lasten konden worden gereduceerd zonder de scheepsveiligheid in het geding te brengen. Daarbij is uiteraard rekening gehouden met de aanbevelingen uit het in 2003 door de Commissie Sorgdrager uitgebrachte rapport « *Overheid, bedrijfsleven en wetgeving – Mogelijkheden tot reductie van administratieve lasten en een breder perspectief*», waarin voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheden tot reductie van administratieve lasten in kaart zijn gebracht.

Vooropgesteld zij dat de scheepveiligheidswetgeving in belangrijke mate wordt bepaald door internationale verplichtingen. Vooralsnog nemen de administratieve lasten die voortvloeien uit deze verplichtingen, per saldo eerder toe dan af. Dat geldt in het bijzonder voor de Europese regelgeving. Waar de inspanningen van de IMO er de laatste jaren mede op zijn gericht om tot consolidatie van veiligheidsvoorschriften en stroomlijning van certificeringsprocedures te komen (een voorbeeld daarvan is het bij de artikelen 13 en 14 beschreven *Harmonized System of Survey and Certification*), is de Europese scheepsveiligheidswetgeving nog zozeer in beweging, dat een consolidatie of stroomlijning daarvan momenteel niet aan de orde lijkt te zijn.

Vanwege de internationale kaders is de ruimte voor nationaal beleid met betrekking tot de reductie van administratieve lasten beperkt. Afgezien van de inspanningen om ook in internationaal en Europees verband tot een reductie van de administratieve lasten te komen, kwamen bij de totstandkoming van het onderhavige besluit daarom alleen de administratieve lasten die hun oorsprong vonden in nationale bepalingen, voor reductie in aanmerking. Dat bleken er overigens meer te zijn dan verwacht. Weliswaar was bij het zogeheten «Maritiem Keerpunt» in het kader van het nieuwe zeescheepvaartbeleid (zie Kamerstukken II 1994/95, 24 165, nr. 2) reeds een groot aantal bepalingen met een louter nationale achtergrond geschrapt, doch de resterende nationale bepalingen bleken soms grote financiële consequenties te hebben. De meest in het oog springende bepaling was in dat opzicht artikel 135a van het Schepenbesluit 1965, dat de kapitein ertoe verplichtte om gedurende de reis regelmatig peiling te doen nemen van kofferdammen en tanks. De uit deze verplichting voortvloeiende administratieve lasten zouden bij de huidige vlootomvang € 21 433 428 bedragen. Bij de aan dit bedrag ten grondslag liggende aanname dat aan boord van elk schip dagelijks, gedurende 365 dagen per jaar peilingen worden genomen, kunnen overigens wel de nodige kanttekeningen worden geplaatst, niet

in de laatste plaats omdat het nemen van peilingen tegenwoordig aan boord van veel schepen geautomatiseerd geschiedt. Ook na bijstelling van de aanname staat het beoogde veiligheidsdoel echter niet in verhouding tot de kosten. Artikel 135a verwoordde een aspect van «goed zeemanschap» dat, zeker bij de huidige stand van de techniek, op zichzelf niet (meer) in een wettelijk voorschrift behoeft te worden neergelegd. In het onderhavige besluit keert de verplichting tot het doen nemen van peilingen dan ook niet terug.

Een andere grote kostenpost werd gevormd door de verplichting tot het bijhouden van de scheepsdagboeken en de verplichte periodieke inzending van die dagboeken. De administratieve lasten die daarmee samenhingen, zouden thans voor de Nederlandse vloot € 21 432 493 bedragen. In het onderhavige besluit is langs twee wegen getracht de administratieve lasten die verband houden met de scheepsdagboeken te reduceren. In de eerste plaats is de verplichting tot het bijhouden van de dagboeken beperkt tot de internationaal geldende verplichtingen tot het bijhouden van een dagboek (zie artikel 64). Dit neemt niet weg dat aan boord van schepen op grond van internationale verplichtingen nog steeds een veelheid aan gegevens moet worden bijgehouden, doch voor steeds meer gegevens wordt de verplichting om die gegevens in een scheepsdagboek bij te houden vervangen door de vormvrije verplichting « *to keep record*». Dit betekent dat de benodigde gegevens, die vaak toch al langs elektronische weg worden vergaard, in geautomatiseerde systemen (zoals de « *voyage data recorder*») kunnen worden bijgehouden, waardoor de met het gegevensbeheer verband houdende administratieve lasten aanzienlijk afnemen. Op basis van een voorzichtige schatting wordt met de afschaffing van de nationale verplichting om alle gegevens in een dagboek bij te houden, een administratieve lasten-reductie van 40 procent gerealiseerd (€ 8 572 997). Deze reductie zal nog verder toenemen, naar mate in internationaal verband het vormvoorschrift dat allerlei gegevens in een scheepsdagboek dienen te worden bijgehouden, verder wordt teruggedrongen. Daarnaast zal op nationaal niveau worden bezien of – zoals door de Commissie Sorgdrager is aanbevolen – de in het Besluit dagboeken voor schepen 1970 opgenomen verplichting om een papieren scheepsdagboek bij te houden, niet eveneens kan worden vervangen door de verplichting om – naar keuze – een papieren of elektronisch dagboek bij te houden.

De tweede weg waarlangs is getracht om de administratieve lasten die verband houden met de scheepsdagboeken te reduceren, betreft het – zowel in de Schepenwet als in de uitvoeringswetgeving – schrappen van de verplichting tot periodieke inzending van de scheepsdagboeken. Volstaan zal worden met een verplichting om de Scheepvaartinspectie op daartoe strekkend verzoek inzage te geven in de scheepsdagboeken. Voor de koopvaardijvloot betekent dit een verdere besparing van 10 procent (€ 2 143 249) aan administratieve lasten.

Ook de reeds in paragraaf 4 beschreven afschaffing van de nationale certificaten van deugdelijkheid en uitwatering en de verlichting van het onderzoeksregime voor niet-

conventieschepen leiden tot een reductie van de administratieve lasten. Met het afschaffen van het certificaat van deugdelijkheid voor alle schepen is, gegeven het feit dat voor niet-conventieschepen met een lengte vanaf 12 meter wel het nieuwe nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, een reductie van € 1 859 786 gemoeid; de afschaffing van het nationaal certificaat van uitwatering leidt tot een reductie van € 289 622. De verlichting van het onderzoeksregime waaraan niet-conventieschepen in verband met het nieuwe nationaal veiligheidscertificaat zijn onderworpen, waarbij de jaarlijkse onderzoeken in het tweede en vierde jaar na afgifte van het certificaat zijn komen te vervallen, leidt tot een besparing van € 326 859. Bij deze berekeningen is uitgegaan van 1294 schepen waarvoor op grond van het Schepenbesluit 1965 een certificaat van deugdelijkheid benodigd was, 140 schepen waarvoor op grond van dat besluit de verplichting van een nationaal certificaat van uitwatering gold, en 395 schepen waarvoor op grond van het onderhavige besluit het nieuwe nationaal veiligheidscertificaat benodigd is. Het gemiddelde bedrag aan administratieve lasten dat jaarlijks met een bepaald certificaat en de daarmee verband houdende onderzoeken gemoeid is, is berekend op € 2 069 per schip. De totale besparing aan administratieve lasten die verband houdt met de hierboven beschreven wijzigingen in het certificeringsregime, bedraagt € 2 476 267.

Andere acties die tot reductie van de administratieve lasten hebben geleid, zijn de afschaffing van het (nationaal voorgeschreven) certificaat voor dierenvervoer (1 schip à € 2 069), de afschaffing van de (nationale) verplichting tot het aanbrengen van diepgangskenmerken (60 nieuwbouwschepen per jaar à € 1 126; totale reductie € 67 560) en het afschaffen van de nationale verplichtingen om bepaalde boekwerken aan boord te hebben (1294 schepen à € 109; totale reductie € 141 046). De afschaffing van de verplichting tot het aanbrengen van diepgangskenmerken of van de verplichting om bepaalde boekwerken aan boord te hebben betekent overigens niet dat het nut van diepgangskenmerken of het aan boord hebben van bepaalde boekwerken niet meer zou worden onderschreven. Voor de diepgangskenmerken geldt echter dat deze zo vanzelfsprekend zijn voor de veilige vaart met een schip, dat een wettelijke verplichting daartoe geen toegevoegde waarde heeft. Voor de aan boord van een schip in de vorm van boekwerken of anderszins aanwezige informatie geldt een soortgelijke overweging. De scheepseigenaar en de kapitein zijn zeer wel in staat om zelfstandig te bepalen, welke informatie aan boord van een schip aanwezig moet zijn om veilig met dat schip te kunnen varen of kennis te kunnen nemen van de aan boord van een schip na te leven wettelijke verplichtingen. Daarbij komt dat het impliciete vormvoorschrift dat bepaalde informatie in de vorm van boekwerken aan boord moest zijn, in de weg stond aan meer eigentijdse vormen van kennismanagement, waaronder de mogelijkheid om door middel van elektronische gegevensdragers of zelfs door middel van internet-toepassingen bepaalde informatie te raadplegen.

Voorts zullen – gebruik makend van de mogelijkheid die voorschrift V/26 van het SOLAS-verdrag daartoe biedt – schepen die veel korte reizen maken, worden vrijgesteld van de verplichting om voorafgaande aan elke reis de stuurinrichting te beproeven. Voor

die schepen zal gelden dat zij wekelijks de stuurinrichting moeten beproeven. Hiermee is een reductie van € 726 080 gemoeid (800 schepen à € 908 per jaar).

Het onderhavige besluit doet ook nieuwe administratieve lasten het licht zien, met name in verband met de nieuwe beveiligingsmaatregelen voor schepen (zie paragraaf 5). Op grond van het nieuwe hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag dienen passagiersschepen en vrachtschepen met een bruto-tonnage vanaf 500 GT waarmee internationale reizen worden gemaakt, met ingang van 1 juli 2004 te zijn voorzien van een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat. Met de certificering van deze schepen – die overeenkomt met de bestaande veiligheids- en veiligheidsmanagementcertificering van schepen – zal jaarlijks een bedrag aan administratieve lasten van € 1 824 618 gemoeid zijn (882 schepen à € 2 069).

Ook inhoudelijk brengen de nieuwe beveiligingseisen administratieve lasten met zich. Op grond van de ISPS-Code dient voor het schip een scheepsbeveiligingsplan te worden opgesteld, op basis van een vooraf te verrichten « *security-risk assessment*». De administratieve lasten die daaruit voortvloeien, worden geschat op € 740 per schip. Daarbij is rekening gehouden met het feit dat door de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders in samenspraak met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een uitgebreide handleiding is opgesteld, die het voor de scheepseigenaar relatief eenvoudig maakt om een *risk assessment* uit te voeren en een beveiligingsplan op te stellen. Ook is in genoemd bedrag reeds verdisconteerd dat – zoals bijvoorbeeld blijkt uit de ervaringen met het veiligheidsmanagementsysteem – grotere rederijen het voordeel hebben dat voor (nagenoeg) identieke schepen slechts één *risk assessment* behoeft te worden uitgevoerd, terwijl ook de scheepsbeveiligingsplannen voor die schepen vrijwel gelijkluidend kunnen zijn.

Het opstellen van een scheepsbeveiligingsplan is in beginsel een eenmalige verplichting. Bij de berekening van de totale jaarlijkse administratieve lasten die verband houden met het scheepsbeveiligingsplan, is er evenwel vanuit gegaan dat ten gevolge van veranderingen in de vlootsamenstelling jaarlijks voor 10% van het totale aantal schepen waarop de beveiligingsmaatregelen van toepassing zijn, een nieuw beveiligingsplan zal worden opgesteld. Op jaarbasis betekent dit een administratieve last van € 65 670 (882 schepen à € 740 met een frequentie van eens per 10 jaar). Bij dat bedrag dienen nog te worden opgeteld de terugkerende lasten die verband houden met het bij tijd en wijle actualiseren van de scheepsbeveiligingsplannen. Deze lasten zijn becijferd op € 110 038 per jaar (882 schepen à € 125). Dit brengt het totaal bedrag aan administratieve lasten dat verband houdt met de scheepsbeveiligingsplannen, op € 175 708 per jaar.

Tot besluit leidt ook de invoering van het zogeheten «Continuous Synopsis Record»(CSR), dat een overzicht bevat van de voornaamste scheepsgegevens, tot nieuwe administratieve lasten. In beginsel is de aanvraag van het CSR een eenmalige gebeurtenis,

doch evenals bij het scheepsbeveiligingsplan is ervan uitgegaan dat jaarlijks voor ca. 10 procent van de koopvaardijvloot een nieuw CSR zal worden aangevraagd.

Op jaarbasis leidt dit tot een bedrag van € 76 120 aan administratieve lasten (882 schepen à € 860 met een frequentie van eens per 10 jaar). De lasten die verband houden met wijzigingen van het CSR ten gevolge van mutaties in de scheepsgegevens, worden geschat op € 80 050 per jaar (882 schepen à € 91). In totaal komen de administratieve lasten die verband houden met het CSR daarmee op € 156 170 per jaar.

Samenvattend kan worden gesteld dat met het onderhavige besluit ten opzichte van de situatie zoals die per 1 januari 2004 gold, een (bruto) administratieve-lastenreductie van € 35 562 696 per jaar wordt gerealiseerd. Gelet op de nieuwe administratieve lasten die verband houden met de internationale beveiligingsmaatregelen voor schepen (€ 2 156 496), bedraagt de door middel van onderhavig besluit gerealiseerde nettoreductie op jaarbasis € 33 406 200. Gegeven het feit dat de uit de Schepenwet (met inbegrip van de uitvoeringsregelgeving) voortvloeiende administratieve lasten voor de koopvaardijsector per 1 januari 2004 € 62 913 352 bedroegen, komt dit neer op een netto-reductie van 53 procent.

Het ontwerp-besluit is ter toetsing voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal), dat instemmend heeft geadviseerd (advies van 5 februari 2004, RL/PL/2004/25).

§ 7. Uitvoering en handhaving

De uitvoering en handhaving van de in het onderhavige besluit opgenomen voorschriften is geregeld in de Schepenwet. De afgifte van de voor een schip benodigde certificaten is opgedragen aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie (artikel 6, eerste lid, Schepenwet); met de aan de afgifte van die certificaten ten grondslag liggende onderzoeken zijn de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie en de daartoe door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen natuurlijke personen of rechtspersonen belast (artikel 6, tweede lid, Schepenwet). Aan de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie is ook het nalevingstoezicht opgedragen (artikel 10 Schepenwet). De handhaving van de veiligheidsvoorschriften vindt zowel langs bestuurlijke als strafrechtelijke weg plaats. De ambtenaren van de Scheepvaartinspectie zijn bevoegd tot intrekking van de voor een schip afgegeven certificaten (artikel 7, derde lid, Schepenwet) en tot aanhouding van schepen die niet over de benodigde certificaten beschikken of niet aan de krachtens de Schepenwet gestelde eisen voldoen (artikel 16 Schepenwet). In hoofdstuk VI van de Schepenwet wordt bovendien een aantal gedragingen, waaronder het varen zonder de benodigde certificaten, met straf bedreigd. In de praktijk komt het echter zelden tot strafvervolging, met name omdat het bestuurlijke instrument van aanhouding (of reeds de dreiging van een mogelijke aanhouding) vanwege de grote financiële consequenties die een aanhouding heeft voor de exploitant van het schip, een vele malen effectiever handhavingsinstrument is dan het

strafrecht. Verder voorziet de Schepenwet ook in de mogelijkheid tot tuchtrechtelijke bestraffing van de kapitein en bepaalde bemanningsleden (zie hoofdstuk V van de Schepenwet). Deze laatste vorm van handhaving zal echter uit de Schepenwet verdwijnen. Momenteel wordt gewerkt aan een herziening van het tuchtrecht voor zeevarenden. In dat kader is onlangs ook een wijziging van de Zeevaartbemanningswet totstandgekomen: zie de wet van 13 april 2004, houdende wijziging van de Zeevaartbemanningswet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak (Stb. 208). Voor de achtergronden van de herziening van het tuchtrecht voor zeevarenden zij verwezen naar de memorie van toelichting bij het voorstel van rijkswet tot wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en de invoering van een nieuwe regeling van tuchtrechtspraak voor de zeescheepvaart (Kamerstukken II 2003/04, 29 476 (R 1754), nr. 3).

Het onderhavige besluit brengt in de hierboven geschetste uitvoering en handhaving van de Schepenwet geen verandering. Voorzover het besluit betrekking heeft op de certificering van schepen, strekt het slechts ter uitvoering van het in de Schepenwet neergelegde certificeringsregime.
Voor het overige bevat het besluit de inhoudelijke veiligheidsvoorschriften voor schepen.

§ 8. Notificatie

Het ontwerp-besluit is op 10 februari 2004 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienummer 2004/0038/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217). De notificatie heeft met name betrekking op de introductie van het nationaal veiligheidscertificaat en de met dat certificaat verband houdende eisen en onderzoeken. Voor het overige is het besluit een (her)codificatie van reeds eerder genotificeerde technische voorschriften, die bovendien voor het merendeel strekken ter uitvoering van internationale verdragen waarbij alle lidstaten van de Europese Unie partij zijn. De notificatie heeft noch de Commissie van de Europese Gemeenschappen, noch de andere lidstaten van de Europese Unie aanleiding gegeven tot het maken van opmerkingen.

Tevens heeft melding plaatsgevonden aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie, ter voldoening aan de artikelen 2, negende lid, en 5, zesde lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech totstandgekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994, 235).

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Dit artikel bevat de begripsbepalingen. De in het eerste lid opgenomen begripsbepalingen vallen in twee delen uiteen: de onderdelen a tot en met h bevatten een aantal materiële begrippen, terwijl de onderdelen i tot en met w voorzien in verkorte aanduidingen voor de in dit besluit aangehaalde internationale instrumenten. De materiële begrippen komen voor een belangrijk deel overeen met de begrippen uit het Schepenbesluit 1965. De in de onderdelen a, b, f en h opgenomen begrippen zijn naar hun inhoud ongewijzigd overgenomen uit het Schepenbesluit 1965, terwijl de begrippen uit de onderdelen d en e, behoudens het feit dat zij zijn geactualiseerd, inhoudelijk grotendeels overeenkomen met de begrippen uit het Schepenbesluit 1965.

In de onderdelen d en e worden omschrijvingen gegeven van de begrippen «GT» en «lengte». Beide omschrijvingen verwijzen naar het Verdrag betreffende de meting van schepen (Trb. 1970, 122), dat voor Nederland is uitgevoerd in de Meetbrievenwet 1981 en voor de Nederlandse Antillen en Aruba in de Meetbrievenlandsverordening 1986 (P.B. 1986, 103), onderscheidenlijk de Landsverordening internationale meetbrieven (AB 1991, nr. 2). Inhoudelijk verschillen beide begrippen niet wezenlijk van de begrippen «ton» en «lengte» uit het Schepenbesluit 1965. Wel is het begrip «GT» geactualiseerd. In het Schepenbesluit 1965 werd ter omschrijving van het begrip «ton» nog mede verwezen naar de (inmiddels ingetrokken) Meetbrievenwet 1948, waarin uitvoering was gegeven aan het op 10 juni 1947 te Oslo totstandgekomen Verdrag nopens een eenvormig stelsel voor de meting van zeeschepen (Stb. 1949, J 370; Trb. 1955, 52). Dit verdrag is thans niet meer relevant. Sinds 1994 worden alle schepen gemeten volgens het in 1969 totstandgekomen Verdrag betreffende de meting van schepen. In de begripsomschrijving behoeft derhalve niet meer naar het Verdrag van Oslo te worden verwezen. Met betrekking tot het begrip «GT» zij nog opgemerkt dat dit de in de praktijk gangbare afkorting van het Engelstalige begrip « *gross tonnage*» is.

Onderdeel c bevat een andere omschrijving van het begrip «zeilschip» dan het Schepenbesluit 1965. Met de nieuwe omschrijving is evenwel geen wezenlijk andere inhoud van het begrip zeilschip beoogd. Getracht is slechts om het nogal subjectieve criterium «*voldoende zeilen voerend om daarmede veilig te kunnen varen, te beoordelen naar normen die (...) door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden vastgesteld*»te vervangen door een objectiever criterium, dat bovendien niet reeds een normatief element bevat. In de situatie dat een zeilschip, bijvoorbeeld om veiligheidsredenen, mede van middelen tot werktuiglijke («mechanische») voortstuwing kan zijn voorzien, komt geen verandering. De nieuwe omschrijving voorziet daarin door middel van het woord «hoofdzakelijk».

Onderdeel h bevat de omschrijving van het begrip «Onze Minister». In het besluit zijn, evenals in het Schepenbesluit 1965, bepaalde bevoegdheden opgedragen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Deze handelt bij gebruikmaking van die bevoegdheden als orgaan van het Koninkrijk. In dat kader is van belang dat in het verleden afspraken zijn gemaakt over de medebetrokkenheid van de Nederlandse Antillen en Aruba bij de totstandkoming van ministeriële regelgeving op grond van Schepenwet en Schepenbesluit 1965. Die afspraken houden onder meer in dat ministeriële regelingen die de Nederlandse Antillen en Aruba raken, steeds in overeenstemming met de Ministers van Vervoer van de Nederlandse Antillen en Aruba tot stand zullen worden gebracht. Van de overeenstemming dient ook in de aanhef van de desbetreffende ministeriële regelingen te blijken.

De onderdelen i tot en met w regelen de verkorte aanduiding van de verdragen en Codes waarnaar in het besluit (dynamisch) wordt verwezen. Hoewel het bij de Codes – met uitzondering van de in onderdelen n en o genoemde Codes – gaat om op grond van het SOLAS-verdrag verplichte Codes, bevat het eerste lid geen volledige opsomming van alle op grond van dat verdrag verplichte Codes. Codes waaraan – anders dan bijvoorbeeld de in artikel 8 genoemde Codes – in het besluit geen zelfstandige betekenis toekomt, zoals de *International Life-Saving Appliance (LSA) Code* met nadere voorschriften ter invulling van hoofdstuk III van het SOLAS-verdrag, zijn niet gedefinieerd. Dit betekent uiteraard niet dat die Codes, indien daarnaar in het SOLAS-verdrag wordt verwezen, niet van toepassing zouden zijn. Verwijzingen naar het SOLAS-verdrag omvatten mede de op grond van dat verdrag verplichte Codes. Verder zij nog opgemerkt dat bij verwijzingen naar de voorschriften van het SOLAS-verdrag de internationaal gebruikelijke verwijzingsmethode is aangehouden, waarbij het artikelnummer wordt voorafgegaan door het hoofdstuknummer en in voorkomend geval wordt gevolgd door het relevante artikelonderdeel. Zo verwijst bijvoorbeeld «VII/12.3» naar voorschrift 12, derde paragraaf («derde lid»), van hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag.

Het tweede lid van artikel 1 regelt welk bestuursorgaan voor de toepassing van de internationale instrumenten als bevoegd gezag, *«Administration»*, moet worden aangemerkt. Op detailniveau voorzien de verdragen en Codes vaak in discretionaire bevoegheden voor de overheid van de vlaggenstaat van het schip, veelal herkenbaar aan de bepaling dat een door verdrag of Code vereiste voorziening *«to the satisfaction of the Administration»* moet zijn. Deze discretionaire ruimte stelt de overheid in staat om zoveel mogelijk op maat, rekening houdend met de specifieke eigenschappen en risicoprofielen van individuele schepen, toepassing te geven aan de internationale instrumenten. De discretionaire bevoegdheden zijn vooral aan de orde bij de certificering van schepen. Gelet op het feit dat in artikel 6, eerste lid, van de Schepenwet de certificering is opgedragen aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, ligt het voor de hand om genoemd Hoofd ook de discretionaire bevoegdheden uit de verdragen en Codes toe te kennen. In het tweede lid is daarom bepaald dat onder Administratie het Hoofd van de Scheepvaartinspectie moet worden verstaan, met dien verstande dat in bijzondere gevallen bij of krachtens dit besluit

een andere dienst kan worden aangewezen. Daarbij dient bijvoorbeeld te worden gedacht aan voorschriften met betrekking tot het vervoer van lading, waarbij in de Nederlandse situatie ook aan de divisie Vervoer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (de voormalige Rijksverkeersinspectie) bepaalde taken zijn toebedeeld.

Tot besluit zij nog opgemerkt dat de in het tweede lid opgenomen verwijzing naar «de op grond van dit besluit toepasselijke Codes» niet alleen ziet op de in het eerste lid, onderdelen n tot en met w, genoemde Codes, maar ook op de overigens ingevolge de verdragen toepasselijke Codes, die – vgl. de hierboven reeds aangehaalde LSA-Code – in het besluit niet uitdrukkelijk worden genoemd.

Artikel 2

De eisen waaraan een schip moet voldoen, zijn veelal mede afhankelijk van de bouwdatum van het schip. Dit geldt vooral voor de eisen die betrekking hebben op de constructie van schepen. De ratio van deze koppeling tussen de bouwdatum van een schip en de op dat schip toepasselijke eisen is uiteraard gelegen in het feit dat de constructie van een schip in hoge mate bepaald wordt door de ten tijde van het ontwerp en de bouw van het schip geldende eisen.

Het eerste lid van het onderhavige artikel regelt, welk moment als bouwdatum van een schip geldt. In navolging van de verdragen en Codes wordt als bouwdatum aangemerkt de dag waarop de kiel is gelegd of waarop een daarmee vergelijkbaar constructiestadium is bereikt. In de regel wordt als vergelijkbaar constructiestadium aangemerkt het stadium waarin met de aanbouw, herkenbaar als behorend tot een bepaald schip, is aangevangen en waarin tevens is aangevangen met de samenbouw, bestaande uit ten minste 50 000 kg of, indien de geschatte massa van al het bouwmateriaal minder dan 5 000 000 kg bedraagt, één procent van die geschatte massa (vgl. voorschrift II-1/1.1.2 van het SOLAS-verdrag).

Voor schepen die een verbouwing hebben ondergaan waardoor het scheepstype is gewijzigd, geldt op grond van het tweede lid een afwijkend regime. Voor deze schepen geldt dat niet langer hun oorspronkelijke bouwdatum, maar de datum waarop met de verbouwing is aangevangen, bepalend is voor de op het schip toepasselijke eisen. Voor de situatie waarin een vrachtschip tot passagiersschip wordt verbouwd, volgt dat uit het SOLAS-verdrag (zie o.m. voorschrift II-1/1.1.3.3); voor verbouwingen tot bijzondere scheepstypen volgt dat, behoudens uit het SOLAS-verdrag, tevens uit de in voorkomend geval toepasselijke Codes (zie voor bijvoorbeeld gastankers voorschrift VII/12.3 van het SOLAS-verdrag en voorschrift 1.1.3 van de IGC-Code).

Het derde lid voorziet in de bevoegdheid om, bijvoorbeeld ter uitvoering van een besluit of aanbeveling van de IMO, nadere regels te stellen met betrekking tot de als bouwdatum van een schip aan te merken datum. Deze regels kunnen, zo blijkt uit de tweede volzin van dat lid, mede inhouden dat een bouwdatum niet «onbeperkt geldig» blijft. In de praktijk

komt het bijvoorbeeld voor dat van een schip alleen de kiel wordt gelegd, waarna de bouw wordt gestaakt om pas geruime tijd later, volgens alsdan inmiddels verouderde eisen, te worden hervat. Om dergelijk misbruik van het bouwdatumprincipe te kunnen voorkomen, voorziet het derde lid in de mogelijkheid om de afbouw van een schip aan termijnen te binden, bij overschrijding waarvan voor het schip een andere bouwdatum zal gaan gelden.

Artikel 3

Dit artikel zondert vissersvaartuigen uit van de werking van het besluit. De veiligheid van vissersvaartuigen wordt sinds 1989 in een afzonderlijke algemene maatregel van rijksbestuur geregeld, die onlangs in verband met communautaire verplichtingen volledig is herzien: het Vissersvaartuigenbesluit 2002. Ook internationaal geldt dat vissersvaartuigen in veel opzichten een uitzonderingspositie hebben. Zo vallen vissersvaartuigen niet onder het Uitwateringsverdrag (zie artikel 5, eerste lid, van dat verdrag), noch – althans in beginsel niet – onder het SOLAS-verdrag (zie voorschrift I/3(a) van dat verdrag).

Met het oog op de mogelijkheid dat vissersvaartuigen (mede) worden gebruikt voor doeleinden die naar hun aard onder dit besluit vallen (bijvoorbeeld voor bedrijfsmatige recreatievaart met sportvissers), is in het onderhavige artikel wel de beperking opgenomen dat de uitzondering voor vissersvaartuigen slechts geldt, voorzover die schepen niet voor andere doeleinden dan het vangen van vis en andere levende rijkdommen van de zee worden gebruikt. Hiermee wordt voorkomen dat het besluit niet van toepassing zou zijn op vissersvaartuigen die worden gebruikt voor doeleinden die naar hun aard onder het onderhavige besluit vallen.

Artikel 4

Artikel 3, eerste lid, van de Schepenwet bepaalt dat met een schip «geen reis mag worden ondernomen, tenzij voor het schip de benodigde certificaten zijn afgegeven». Het tweede lid van dat artikel bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur wordt vastgesteld, welke certificaten benodigd zijn. In de artikelen 4 tot en met 12 van dit besluit wordt aan deze bepaling uitvoering gegeven.

Het onderhavige artikel ziet op het ingevolge het Uitwateringsverdrag voor internationaal varende schepen benodigde internationaal certificaat van uitwatering (*International Load Line Certificate*). Op grond van dit verdrag dienen alle schepen, gebouwd op of na 21 juli 1968, met een lengte van 24 meter of meer, alsmede alle voor die datum gebouwde schepen met een bruto-inhoud van 150 bruto-registerton of meer van een internationaal certificaat van uitwatering te zijn voorzien. Het aantal voor 21 juli 1968 gebouwde schepen is inmiddels echter zo klein geworden, dat deze schepen in het onderhavige artikel niet meer als aparte categorie worden onderscheiden. Volstaan wordt met wat thans als

hoofdregel geldt: de lengtegrens van 24 meter. Voor het handjevol schepen dat nog van voor 21 juli 1968 dateert, is in artikel 72, eerste lid, een overgangsbepaling opgenomen.

Artikel 5

Artikel 5, eerste lid, heeft betrekking op de algemene veiligheidscertificaten uit het SOLAS-verdrag. Voor passagiersschepen geldt de verplichting tot het hebben van een veiligheidscertificaat zonder enige beperking: alle internationaal varende passagiersschepen, ongeacht hun lengte of bruto-tonnage, moeten zijn voorzien van een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen (*Passenger Ship Safety Certificate*), dat in beginsel op alle veiligheidsaspecten van een passagiersschip, van bouw tot uitrusting, betrekking heeft. Voor vrachtschepen, daarentegen, geldt de verplichting tot het hebben van een op alle veiligheidsaspecten van het schip betrekking hebbend certificaat – het veiligheidscertificaat voor vrachtschepen (*Cargo Ship Safety Certificate*) – eerst vanaf 500 GT. Onder die tonnagegrens geldt nog wel een certificaatsverplichting die betrekking heeft op de aan boord benodigde radiocommunicatiemiddelen: voor vrachtschepen van 300 tot 500 GT is een radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*) vereist. Daarbij dient te worden aangetekend dat moderne vrachtschepen, bestemd voor het commercieel vervoer van lading, zelden kleiner zijn dan 2 500 à 3 000 GT. Bij vrachtschepen met een bruto-tonnage van minder dan 500 GT moet vooral worden gedacht aan bijzondere categorieën schepen, zoals havensleepboten en klein baggermaterieel.

Voor de volledigheid zij nog opgemerkt dat van de in voorschrift I/12 van het SOLAS-verdrag opgenomen mogelijkheid om vrachtschepen vanaf 500 GT door middel van drie deelcertificaten te certificeren, geen gebruik is gemaakt. Bedoeld voorschrift voorziet, als alternatief voor het *Cargo Ship Safety Certificate*, in de afgifte van drie afzonderlijke veiligheidscertificaten met betrekking tot de bouw, de uitrusting en de radiocommunicatiemiddelen aan boord van vrachtschepen. Bij de implementatie van de SOLAS-wijziging waarbij het *Cargo Ship Safety Certificate* werd ingevoerd (Besluit van 18 december 1997, Stb. 745, tot wijziging van het Schepenbesluit 1965 in verband met de invoering van een geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificering), is echter voor het alomvattende *Cargo Ship Safety Certificate* gekozen. Bij deze keuze wordt in het onderhavige besluit aangesloten.

Voorschrift I/3(a) van het SOLAS-verdrag bepaalt dat het verdrag (in beginsel) niet van toepassing is op schepen die niet van middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien, waarbij moet worden gedacht aan gesleepte vaart, zoals pontons, kranen, bokken en bagger- en aannemersmaterieel. In het tweede lid van het onderhavige artikel is daarom bepaald dat de algemene SOLAS-certificaatsvereisten uit het eerste lid niet gelden voor niet-werktuiglijk voortbewogen schepen. Niet-werktuiglijk voortbewogen schepen behoeven dientengevolge ook niet te voldoen aan de in artikel 40, eerste en tweede lid, bedoelde eisen, terwijl de onderzoeken uit artikel 14 uiteraard evenmin van toepassing

zijn. Opgemerkt zij nog dat het Uitwateringsverdrag wel gewoon van toepassing is op niet-werktuiglijk voortbewogen schepen. Om die reden is in artikel 4 geen uitzondering voor deze categorie van schepen opgenomen.

Het tweede lid bevat tevens een uitzondering voor zeilschepen. Voor zeilschepen die om veiligheidsredenen tevens van (hulp)middelen tot werktuiglijke voortstuwing zijn voorzien – hetgeen veelal het geval is – geldt dat zij, strikt genomen, voor de toepassing van het SOLAS-verdrag als conventieschepen moeten worden aangemerkt. Vaak zijn echter, door de bijzondere bouw en eigenschappen van zeilschepen, de eisen van het SOLAS-verdrag op die schepen niet of minder goed toepasbaar. Om die reden worden zeilschepen tot ca. 500 GT in de praktijk vaak gelijkgesteld met niet-werktuiglijk voortbewogen schepen en geldt voor die schepen een bijzonder regime (vgl. de Regeling zeilschepen met passagiers). Daarbij geldt vanouds de beperking dat het schip niet mag worden gebruikt voor het vervoer van meer dan 36 passagiers. Opgemerkt zij nog dat bij gelegenheid zal worden bezien, in hoeverre het nodig is om de uitzonderingspositie voor zeilschepen ook voor de toekomst te handhaven. Duidelijk is dat voor bestaande schepen de uitzondering zeer waarschijnlijk nodig zal blijven, doch voor nieuwe zeilschepen zou – met gebruikmaking van de vrijstellingsmogelijkheden die het SOLAS-verdrag biedt – wellicht dichter bij het SOLAS-verdrag kunnen worden aangesloten.

Het derde lid van het onderhavige artikel ziet op een aanvullend certificaat dat is vereist voor schepen waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Deze schepen dienen ingevolge voorschrift II-2/19 van het SOLAS-verdrag aan bijzondere brandveiligheidseisen te voldoen, waarvan moet blijken uit een overeenkomstig dat voorschrift afgegeven conformiteitsdocument (document of compliance). Dit document is overigens geen op zichzelf staand certificaat. De verplichting vloeit voort uit de aan de veiligheidscertificaten, bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en b, ten grondslag liggende eisen. Om deze reden is het conformiteitsdocument niet in artikel 8, maar in het onderhavige artikel opgenomen.

Artikel 6

Dit artikel ziet op het nationaal veiligheidscertificaat (*Ship Safety Certificate*), dat benodigd zal zijn voor schepen waarvoor geen SOLAS-veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of voor vrachtschepen benodigd is. Het gaat daarbij om schepen waarmee nationale reizen worden gemaakt, schepen die niet zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voortstuwing, en vrachtschepen tot 500 GT waarmee internationale reizen worden gemaakt. In paragraaf 4 van het algemene deel van deze toelichting is reeds aangegeven dat het nationaal veiligheidscertificaat voor deze schepen in de plaats komt van het op grond van het Schepenbesluit 1965 benodigde certificaat van deugdelijkheid, dat voor alle schepen wordt afgeschaft.

In het tweede lid is bepaald dat de verplichting tot het hebben van een nationaal veiligheidscertificaat niet geldt voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 12 meter. Zoals reeds in paragraaf 4 uiteengezet, is het niet nodig om voor die categorie van schepen standaard een certificaat te eisen. Wel kan, indien daarvoor specifieke veiligheidsredenen bestaan, voor bepaalde vrachtschepen tot 12 meter een bijzonder certificaat worden vereist krachtens artikel 12. Ter vergelijking met de overige in dit besluit opgenomen certificaatsverplichtingen en de daarbij gehanteerde tonnage-grenzen zij nog opgemerkt dat een schip met een lengte van 12 meter een bruto-inhoud van ca. 10 GT heeft.

Artikel 7

Voor hogesnelheidsschepen geldt op grond van hoofdstuk X van het SOLAS-verdrag een afwijkend regime, dat tot uiting komt in bijzondere veiligheidscertificaten voor deze categorie schepen. Hogesnelheidsschepen onderscheiden zich van normale schepen door hun lichtgewichtconstructie en geringe waterverplaatsing, die hen in staat stellen om hoge snelheden te bereiken. Op deze schepen zijn vanwege hun bijzondere bouw de algemene constructie-eisen van het SOLAS-verdrag minder goed toepasbaar, terwijl de hogere snelheden waarmee zij varen, in bepaalde opzichten ook tot andere veiligheidseisen nopen. Voor hogesnelheidsschepen bestaan daarom sinds 1977 bijzondere voorschriften. Aanvankelijk hadden deze voorschriften internationaal slechts de status van een aanbeveling (zie de bij resolutie A.373(X) van de Algemene Vergadering van de IMCO aangenomen *Dynamically Supported Craft (DSC) Code*). In 1996 hebben de voorschriften voor hogesnelheidsschepen, neergelegd in de *High Speed Craft (HSC) Code 1994*, echter ook een plaats gekregen in het SOLAS-verdrag (hoofdstuk X, *Safety Measures for High-Speed Craft*). Onlangs is daar een tweede Code bij gekomen, de HSC-Code 2000, die geldt voor hogesnelheidschepen gebouwd op of na 1 juli 2002.

Toepassing van de HSC-Code 1994 of 2000 is op zichzelf niet verplicht. De eigenaar van een hogesnelheidsschip kan daarvoor kiezen. Deze keuzemogelijkheid houdt mede verband met de operationele beperkingen die gelden voor overeenkomstig de HSC-Code gecertificeerde schepen. De belangrijkste beperking is dat een hogesnelheidsschip zich nooit meer dan een beperkt aantal uren varen van een haven mag bevinden (zie voorschrift X/2 van het SOLAS-verdrag). In het besluit is de mogelijkheid om een hogesnelheidsschip te laten onderzoeken en certificeren volgens de HSC-Code 1994 of 2000, geregeld in artikel 16. Kiest de eigenaar voor toepassing van de HSC-Code, dan leidt dit er op grond van artikel 7 toe dat voor het schip ook de bij de desbetreffende Code behorende certificaatsverplichtingen gaan gelden.

Het tweede lid bepaalt vervolgens dat het bij de HSC-Code behorende veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen (*High Speed Craft Safety Certificate*) en de in de Code voorgeschreven exploitatievergunning (*permit to operate*) in de plaats treden van het ingevolge artikel 5, eerste lid, benodigde algemene veiligheidscertificaat.

Hiermee wordt uitvoering gegeven aan voorschrift X/3.2 van het SOLAS-verdrag, waarin is bepaald dat «*certificates and permits issued under the High Speed Craft Code shall have the same force and the same recognition as the certificates issued under chapter I*».

De mogelijkheid om te kiezen voor toepassing van de HSC-Code 1994 of 2000 is niet alleen voorbehouden aan de eigenaar van een conventieschip; ook de eigenaar van een schip waarvoor in beginsel een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, kan voor toepassing van de HSC-Code kiezen. Evenals voor conventieschepen geldt dan dat voor het schip geen algemeen veiligheidscertificaat (i.c. het nationaal veiligheidscertificaat) meer benodigd is.

Artikel 8

Het SOLAS-verdrag bevat in de hoofdstukken VI en VII voorschriften voor het vervoer van lading in het algemeen (hoofdstuk VI) en gevaarlijke stoffen in het bijzonder (hoofdstuk VII). Bedoelde voorschriften hebben in een aantal gevallen mede betrekking op de geschiktheid van schepen voor het vervoer van bepaalde lading. Zo dient bijvoorbeeld een chemicaliëntankschip te voldoen aan de bijzondere eisen van de *International Bulk Chemical (IBC) Code*, die uiteraard onder meer tot doel hebben om het aan het vervoer van (gevaarlijke) chemicaliën verbonden omgevingsgevaar te minimaliseren. In een viertal gevallen bepaalt het SOLAS-verdrag dat van het voldoen aan de bijzondere geschiktheidseisen voor het vervoer van bepaalde lading moet blijken uit een voor het schip afgegeven document of certificaat. Op deze (in de terminologie van artikel 3, eerste lid, van de Schepenwet) «benodigde certificaten» zien de onderdelen a, b, d en f van het eerste lid van artikel 8. In het eerste lid, onderdelen c en e, zijn ook twee certificaten opgenomen, die niet verplicht zijn op grond van het SOLAS-verdrag. Het gaat daarbij om certificaten op grond van de BCH-Code en de GC-Code. Dit zijn de (internationaal slechts aanbevolen) voorlopers van de in de onderdelen b en d genoemde IBC- en IGC-Code. Toepassing van de BCH-Code en de GC-Code was reeds verplicht op grond van het Schepenbesluit 1965 en blijft, gelet op het veiligheidsbelang dat is gemoeid met het vervoer van chemicaliën en vloeibaar gemaakte gassen, ook op grond van het onderhavige besluit verplicht.

Opgemerkt zij nog dat de in dit artikel genoemde certificaatsverplichtingen niet aan een bruto-tonnagegrens zijn gebonden. In afwijking van het algemene toepassingsbereik van het SOLAS-verdrag, zijn de hoofdstukken VI en VII ook van toepassing op vrachtschepen met een bruto-tonnage van minder dan 500 GT (zie o.m. de voorschriften VI/1.1, VII/9.1, VII/12.1 en VII/15.1). Hetzelfde geldt voor de in het eerste lid, onderdelen c en e, genoemde BCH-Code en GC-Code.

In het tweede lid is bepaald dat het eerste lid van overeenkomstige toepassing is op schepen in nationale vaart. Waar in het algemeen aan het (meer) beschutte karakter van nationale reizen argumenten kunnen worden ontleend om verminderingen toe te staan ten

opzichte van de voor internationale reizen geldende eisen, moet ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen worden geconstateerd dat het veiligheidsbelang bij nationaal vervoer eerder toeneemt dan afneemt. Schepen in nationale vaart blijven immers meer in de nabijheid van de kust dan schepen in internationale vaart. Om deze reden is ertoe besloten om de certificaatsverplichtingen uit het eerste lid, onderdelen b tot en met f, van overeenkomstige toepassing te verklaren op schepen in nationale vaart.

De overeenkomstige toepassing van het eerste lid, onderdeel a, op schepen in nationale vaart heeft een andere achtergrond. De in de Graancode opgenomen bijzondere voorschriften voor het vervoer van gestort graan (en daarmee ingevolge voorschrift VI/8 van het SOLAS-verdrag gelijkgestelde lading) houden in hoofdzaak verband met de veiligheid van het schip zelf. Door de eigenschappen van gestort graan zijn aan boord van een schip waarmee graan wordt vervoerd, bijzondere voorzieningen nodig om te voorkomen dat het schip door het «overgaan» van de lading instabiel wordt en kan gaan hellen. Omdat, indien een schip niet is toegerust voor het vervoer van graan, het overgaan van lading zich doorgaans al voordoet, zodra een schip de rustige binnenwateren van een haven verlaat en met golfslag wordt geconfronteerd, is ervoor gekozen om ook de Graancode op schepen in nationale vaart van overeenkomstige toepassing te laten zijn.

Artikel 9

Sinds 1 juli 1998 bevat het SOLAS-verdrag ook voorschriften met betrekking tot de bedrijfsvoering over schepen, opgenomen in hoofdstuk IX van het verdrag («veiligheidsmanagement») en nader uitgewerkt in de *International Safety Management (ISM) Code*. Aanvankelijk gold de verplichting om een zogeheten «veiligheidsmanagementsysteem» te hebben alleen voor passagiersschepen en voor bepaalde typen vrachtschepen, zoals gas- en chemicaliëntankschepen vanaf 500 GT. Sinds 1 juli 2002 geldt zij ook voor alle andere vrachtschepen van 500 GT of meer.

Het veiligheidsmanagementsysteem is een nieuw middel voor de scheepvaartsector om de veiligheid van schepen te vergroten. Niet langer gaat de aandacht in hoofdzaak uit naar de technische en operationele veiligheid van schepen, ook de bedrijfsvoering over schepen wordt thans als een belangrijke veiligheidsfactor gezien. Veiligheidsmanagement draagt – onder meer door leer- en verbeterprocessen en door tijdige identificatie van veiligheidsrisico's en het nemen van voorzorgsmaatregelen – bij aan een hogere veiligheidsstandaard binnen de bedrijfsorganisatie en het voorkomen van menselijke fouten binnen kritische processen.

De op grond van hoofdstuk IX verplichte ISM-Code voorziet in twee certificaten: het veiligheidsmanagementcertificaat, dat betrekking heeft op de bedrijfsvoering over een specifiek schip, en het conformiteitsdocument (*document of compliance*), dat wordt afgegeven voor de bedrijfsorganisatie van de scheepseigenaar en ziet op de bedrijfsvoering over een bepaald type schepen. Van dit laatste document dient aan boord van het schip

slechts een afschrift aanwezig te zijn (zie het tweede lid); het voor een schip afgegeven veiligheidsmanagementcertificaat dient, evenals de andere voor het schip benodigde certificaten, in origineel aan boord te zijn (zie artikel 9, eerste lid, onderdeel i, van de Schepenwet).

De eisen die aan de bedrijfsvoering over schepen worden gesteld, zullen met ingang van 1 juli 2004 ook zien op de beveiliging van schepen.
Op die datum treedt het reeds in paragraaf 5 van deze toelichting besproken nieuwe hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag (*Special Measures to enhance Maritime Security*) internationaal in werking en gaat voor conventieschepen de verplichting tot het hebben van een internationaal beveiligingscertificaat gelden. Zonder dit certificaat kan een schip de toegang tot een haven worden geweigerd.

Tot besluit wordt nog opgemerkt dat de verplichting om over een veiligheidsmanagement- en een scheepsbeveiligingscertificaat te beschikken alleen geldt voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen. Om die reden zijn hogesnelheidsschepen waarmee nationale reizen worden ondernomen, in het eerste lid uitgezonderd.

Artikel 10

Bij een certificaat behoren dikwijls bepaalde bijlagen of aanhangsels.
Een goed voorbeeld is het in voorschrift I/12(a) (vi) van het SOLAS-verdrag voorgeschreven uitrustingsrapport (*Record of Equipment*), waarvan onder meer de veiligheidscertificaten, bedoeld in artikel 5, eerste lid, vergezeld moeten gaan. Bedoeld rapport bevat een gedetailleerde specificatie van de aan boord van een schip aanwezige (voorgeschreven) uitrusting. Andere voorbeelden zijn de op grond van de Graancode bij het document van machtiging voor het vervoer van graan (zie artikel 8, onderdeel a) te voegen gegevens met betrekking tot de stabiliteit van het schip en het « tank plan» (een schematisch overzicht van de ladinggedeelten van een gastankschip) dat op grond van de IGC-Code bij het certificaat, bedoeld in artikel 8, onderdeel d, dient te worden gevoegd.

Artikel 11

Het Uitwateringsverdrag en het SOLAS-verdrag voorzien beide in bevoegdheden om ontheffing (*exemption of individual ships*) of vrijstelling (*exemption of a class of ships*) van de in die verdragen opgenomen voorschriften te verlenen. Van zulk een ontheffing of vrijstelling dient dan te blijken uit een voor het schip afgegeven certificaat van vrijstelling (*Exemption Certificate*): zie artikel 16 van het Uitwateringsverdrag en voorschrift I/12 van het SOLAS-verdrag. Aan deze bepalingen wordt uitvoering gegeven door middel van het onderhavige artikel.

Voor de goede orde zij nog vermeld dat in het besluit – anders dan in het Schepenbesluit 1965 – geen bepalingen meer zijn opgenomen, waarin aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de bevoegdheid wordt toegekend om van bepaalde voorschriften ontheffing te verlenen. In die bevoegdheid wordt sinds de wijziging van de Schepenwet van 12 april 1995, Stb. 301, immers in algemene zin voorzien door middel van artikel 5, tweede lid, van de Schepenwet.

Artikel 12

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid om voor bepaalde categorieën schepen een bijzonder certificaat te eisen, dat specifiek betrekking heeft op de bijzondere eigenschappen, doeleinden of vaargebieden van die schepen. In de eerste plaats dient daarbij te worden gedacht aan schepen waarvoor door de IMO bijzondere voorschriften zijn ontwikkeld. Een voorbeeld zijn de zogeheten verplaatsbare offshore booreenheden, waarvoor bij resoluties A.414(XI) van de Algemene Vergadering van de IMCO en A.649(16) van de Algemene Vergadering van de IMO specifieke voorschriften zijn vastgesteld, neergelegd in de *Mobile Offshore Drilling Units (MODU) Code* uit 1979 en een gelijknamige Code uit 1989. Andere voorbeelden zijn hogesnelheidsschepen in de zin van de reeds in de toelichting bij artikel 7 aangehaalde DSC-Code en « *Special Purpose Ships*» in de zin van de de bij resolutie A.534(13) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Special Purpose Ships (SPS) Code. Deze laatste Code is onder meer relevant voor grote zeilschepen die als opleidingsschip in gebruik zijn.

Bedoelde Codes bevatten, evenals de HSC-Code (zie artikel 7), alternatieve voorschriften ten opzichte van het SOLAS-verdrag. In tegenstelling tot de HSC-Code geldt voor deze Codes echter niet dat de bij die Codes behorende certificaten voor de toepassing van het SOLAS-verdrag zijn gelijkgesteld met de in artikel 5, eerste lid, bedoelde veiligheidscertificaten. De Codes moeten worden toegepast in combinatie met de in het SOLAS-verdrag geboden mogelijkheid om vrijstelling te verlenen van de algemene SOLAS-eisen aan schepen. In de systematiek van de Schepenwet betekent dit dat aan de Codes in hoofdzaak uitvoering zal moeten worden gegeven door middel van een vrijstellingsregeling ex artikel 5, eerste lid, van de Schepenwet. Dat artikel biedt echter geen basis om ook het bij de desbetreffende Code behorende certificaat verplicht te stellen. Op grond van het onderhavige artikel kan daar wel in worden voorzien.

Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat een SOLAS-conventieschip ten aanzien waarvan toepassing is gegeven aan een bijzondere Code, over drie certificaten zal moeten beschikken: het met inachtneming van de vrijstelling afgegeven SOLAS-veiligheidscertificaat (dat onverkort benodigd blijft), het in verband met de vrijstelling vereiste *Exemption Certificate* (zie artikel 11, tweede lid) en het bij de desbetreffende Code behorende certificaat. Om een soortgelijke opeenhoping van certificaatsverplichtingen voor niet-conventieschepen te voorkomen, is in het eerste lid voorzien in de mogelijkheid om voor niet-conventieschepen te bepalen dat eventuele

bijzondere certificaten in de plaats komen van het nationaal veiligheidscertificaat. Voor die schepen zal dan uiteraard ook geen certificaat van vrijstelling worden geëist.

Het eerste lid biedt voorts een basis voor de uitvoering van bijzondere regionale verplichtingen. Voor Nederland zal krachtens dit artikel uitvoering worden gegeven aan de op passagiersschepen waarmee nationale reizen in Europese wateren worden gemaakt, toepasselijke richtlijn nr. 98/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PbEG L 144). Voor de Nederlandse Antillen en Aruba biedt het artikel een basis om uitvoering te geven aan de door het *Caribbean Port State Control Committee* in 1997 aangenomen *Code of Safety for Caribbean Cargo Ships (CCSS Code),* die voorschriften bevat voor vrachtschepen van minder dan 500 GT op regionale reizen in het Caraïbisch gebied. Met betrekking tot richtlijn 98/18/EG dient overigens te worden opgemerkt dat het onderscheid tussen passagiersschepen in nationale en internationale vaart, waartoe de richtlijn verplicht, in de Nederlandse situatie vooral een theoretisch onderscheid is. In Nederland komt slechts een handjevol schepen incidenteel in aanmerking voor het predikaat «nationale vaart». Het onderscheid tussen nationale en internationale vaart is vooral relevant voor archipelstaten of landen zoals Griekenland, waar een niet onaanzienlijk deel van het «binnenlands vervoer» over zee plaatsvindt. In de Nederlandse situatie komt dergelijk nationaal zeevervoer niet of nauwelijks voor. Mede gelet op het feit dat de Waddenzee ingevolge het besluit van 17 november 1981, Stb. 718, tot vaststelling van de buitengaatslijn als binnenwater geldt, worden vanuit Nederlandse havens vrijwel uitsluitend internationale reizen ondernomen.

Het tweede lid voorziet in de bevoegdheid om aanvullende regels te stellen met betrekking tot de voor het vervoer van lading of de bedrijfsvoering over schepen benodigde certificaten. De bevoegdheid om aanvullende certificaten te eisen voor het vervoer van lading maakt het mogelijk om uitvoering te geven aan (nog) niet verplichte resoluties van de IMO. Voordat een Code internationaal verplicht wordt, heeft zij vaak eerst de status van aanbeveling. Vanuit een oogpunt van veiligheid doet dit aan de wenselijkheid van de voorschriften in kwestie echter niets af. Een voorbeeld is de thans op grond van hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag verplichte INF-Code voor het vervoer van bepaalde radio-actieve lading (zie artikel 8, eerste lid, onderdeel f), die aanvankelijk ook slechts de status van aanbeveling had. Verder heeft natuurlijk ook de noodzaak om uitvoering te kunnen geven aan eventuele Europese verplichtingen met betrekking tot het vervoer van lading een rol gespeeld.

De noodzaak om uitvoering te kunnen geven aan Europese verplichtingen is ook een belangrijke overweging geweest, waar het gaat om de bevoegdheid om aanvullende regels te stellen met betrekking tot de voor de bedrijfsvoering over schepen benodigde certificaten. In het licht van de toegenomen aandacht voor het veiligheidsmanagement als belangrijke factor in de veiligheid van schepen, moet er rekening mee worden gehouden dat de communautaire wetgever in de toekomst ook voor bepaalde categorieën van niet-

conventieschepen besluit tot verplichte invoering van een veiligheidsmanagementsysteem. Voorts is van belang dat onlangs een Europese verordening tot stand is gekomen, die (mede) voorziet in de overeenkomstige toepassing van de beveiligingsverplichtingen uit het SOLAS-verdrag op bepaalde categorieën van niet-conventieschepen (verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129)). Ook voor de uitvoering van deze verordening biedt het tweede lid een basis.

Artikelen 13 en 14

Artikel 3a, derde lid, van de Schepenwet bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur wordt vastgesteld, aan welke onderzoeken schepen in verband met de benodigde certificaten worden onderworpen. Aan deze bepaling wordt voor de in de artikelen 4 tot en met 9 voorgeschreven certificaten uitvoering gegeven in de artikelen 13 tot en met 21. Artikel 22 ziet vervolgens op de onderzoeken die verband houden met krachtens artikel 12 voorgeschreven certificaten.

De artikelen 13 en 14 behoeven – evenals de artikelen 16 tot en met 19 – op zichzelf weinig toelichting. In deze artikelen wordt verwezen naar de in de desbetreffende verdragen en Codes tot in detail geregelde onderzoeken waaraan schepen ter verkrijging van een certificaat of tijdens de geldigheidsduur van een certificaat worden onderworpen. Bedoelde onderzoeken zijn sinds de invoering van het zogeheten Harmonized System of Survey and Certification («HSSC») geharmoniseerd (zie de op 11 november 1988 te Londen totstandgekomen Protocollen van 1988 bij het Uitwateringsverdrag (Trb. 1989, 134) en het SOLAS-verdrag (Trb. 1989, 135); zie voorts de wijziging van het Schepenbesluit 1965 van 18 december 1997, Stb. 745, waarbij HSSC met inachtneming van resolutie A.718(17) van de Algemene Vergadering van de IMO voor het Koninkrijk vervroegd is geïmplementeerd). Een belangrijke verdienste van HSSC is onder meer dat de periodiciteit van de onderzoeken is gestandaardiseerd. In combinatie met het feit dat HSSC ook voorziet in een systeem waarbij de voor een schip benodigde certificaten alle dezelfde afgiftedatum hebben, leidt dit ertoe dat de onderzoeken waaraan schepen worden onderworpen, thans binnen bepaalde tijdvakken zijn geconcentreerd. Dit is een aanmerkelijke verbetering ten opzichte van de situatie zoals deze voorafgaande aan de invoering van HSSC bestond, waarbij de onderzoeken verspreid over het gehele jaar plaatsvonden.

HSSC kent twee onderzoekscycli, afhankelijk van (de geldigheidsduur van) het certificaat. Voor de meeste certificaten geldt een meerjarige cyclus, waarbij het schip in verband met de vernieuwing van de certificaten ten minste elke vijf jaar aan een hernieuwd onderzoek (renewal survey) wordt onderworpen. Gedurende die periode wordt het schip tevens aan jaarlijkse onderzoeken (annual surveys) en, ongeveer halverwege de geldigheidsduur van het certificaat, aan een tussentijds onderzoek (*intermediate survey*)

onderworpen. Van die onderzoeken dient op het certificaat een aantekening te worden geplaatst (zie artikel 21). Voor veiligheidscertificaten voor passagiersschepen geldt daarentegen een kortere onderzoekscyclus. Bedoelde certificaten hebben een geldigheidsduur van slechts één jaar (vgl. artikel 29, eerste lid), met als gevolg dat het hernieuwd onderzoek voor passagiersschepen waarvoor internationale certificaten benodigd zijn, een jaarlijks terugkerend verschijnsel is.

Voor bulkcarriers en olietankschepen geldt op grond van hoofdstuk XI van het SOLAS-verdrag (special measures to enhance maritime safety) bovendien een (aanvullend) uitgebreid inspectieprogramma, het « *enhanced survey*» (zie artikel 14, vierde lid), dat in samenhang met de in artikel 14, tweede lid, bedoelde onderzoeken wordt uitgevoerd. Gebleken is dat bulkcarriers en olietankschepen door hun specifieke gebruik aan extra slijtage onderhevig zijn, met nadelige gevolgen voor de sterkte van de constructie en de waterdichtheid. Het *enhanced survey* is erop gericht slijtage in een vroeg stadium te signaleren, opdat tijdig passende herstelmaatregelen kunnen worden genomen.

Overigens bevatten de verdragen en Codes ook verplichtingen met betrekking tot incidentele onderzoeken van schepen. Zo bepaalt bijvoorbeeld voorschrift I/7 (b) (iii) van het SOLAS-verdrag dat een passagiersschip dat wijzigingen of, indien het schade heeft opgelopen, herstellingen heeft ondergaan, aan een aanvullend onderzoek (*additional survey*) moet worden onderworpen, ten einde na te gaan of de wijzigingen of herstellingen in overeenstemming zijn met de eisen die ingevolge het verdrag aan het schip worden gesteld. Benadrukt zij dat de onderzoeken waarnaar in de artikelen 13 en 14 wordt verwezen, ook deze incidentele onderzoeken omvatten. Hetzelfde geldt voor de onderzoeken, bedoeld in de artikelen 15 tot en met 19.

Artikel 15

In artikel 15 wordt ook voor de schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, bij de systematiek van HSSC aangesloten, met dien verstande dat daarbij, met uitzondering van de jaarlijkse onderzoeken, het SOLAS-onderzoeksregime voor vrachtschepen (zie de voorschriften I/8 tot en met I/10) wordt gevolgd. Op de achtergronden van deze keuze is in paragraaf 4 van deze toelichting reeds ingegaan.

In het eerste lid is bepaald dat de overeenkomstige toepassing van de voorschriften I/8 tot en met I/10 van het SOLAS-verdrag niet geldt voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter. Voor de onderzoeken van deze schepen zullen specifieke regels worden vastgesteld krachtens het vierde lid van onderhavig artikel. In artikel 41, eerste en vierde lid, zijn soortgelijke bepalingen opgenomen met betrekking tot de eisen waaraan vrachtschepen tot 24 meter in verband met het nationaal veiligheidscertificaat moeten voldoen. De bijzondere positie van vrachtschepen tot 24 meter – die in veel opzichten overeenkomt met de bijzondere positie van de zgn. «kleine vaartuigen» in het Schepenbesluit 1965 – houdt verband met het feit dat voor deze schepen maatwerk nodig

is. Op bedoelde schepen zijn de eisen van het Uitwateringsverdrag en het SOLAS-verdrag slechts met de nodige uitzonderingen en verminderingen toepasbaar. Onverkorte toepassing van de verdragen zou, gelet op de geringe afmetingen van bedoelde schepen, voor die schepen tot onredelijk zware of zelfs praktisch onuitvoerbare eisen leiden. Om die reden zal in beginsel voor alle eisen van het Uitwateringsverdrag en het SOLAS-verdrag moeten worden bezien, in hoeverre die eisen ook op vrachtschepen tot 24 meter toepasbaar zijn. Omdat dit ertoe zal leiden dat voor bedoelde schepen gedetailleerde technische regels zullen moeten worden vastgesteld met betrekking tot de aan die schepen te stellen eisen, is er in artikel 41 voor gekozen om die regels bij ministeriële regeling vast te stellen. Vanwege de samenhang tussen eisen en onderzoeken werkt deze keuze ook in het onderhavige artikel door. Voor de volledigheid zij nog opgemerkt dat de 24 meter-grens, die ook reeds gold voor de «kleine vaartuigen» uit het Schepenbesluit 1965, samenvalt met de laagste internationale ondergrens waarin de verdragen voorzien: die van 24 meter op grond van het Uitwateringsverdrag.

In het tweede lid is bepaald dat een vrachtschip waarvoor tevens een radioveiligheidscertificaat op grond van het SOLAS-verdrag benodigd is (zie artikel 5), in verband met het nationaal veiligheidscertificaat niet aan onderzoeken van zijn radio-uitrusting wordt onderworpen. In die onderzoeken wordt immers reeds in verband met het radioveiligheidscertificaat voorzien (zie artikel 14, derde lid).

Het derde lid houdt verband met artikel 41, derde lid, dat op een schip van 24 meter of meer waarmee nationale reizen worden ondernomen, ook de eisen van het Uitwateringsverdrag van overeenkomstige toepassing verklaart. Zoals reeds in paragraaf 4 van deze toelichting uiteengezet, zal – om onnodige stapeling van certificaten te voorkomen – het nationaal veiligheidscertificaat mede op de overeenkomstige toepassing van de eisen van het Uitwateringsverdrag betrekking hebben. De artikelen 41, derde lid, en 15, derde lid, gelden niet voor schepen vanaf 24 meter waarmee internationale reizen worden gemaakt. Voor die schepen is op grond van het Uitwateringsverdrag immers reeds een internationaal certificaat van uitwatering vereist (zie artikel 4).

Artikel 16

Voor de achtergronden van artikel 16 wordt kortheidshalve verwezen naar hetgeen reeds bij artikel 7 is opgemerkt. Daaraan zij toegevoegd dat ook voor de onderzoeken die verband houden met de toepassing van de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000, geldt dat zij in de plaats treden van de algemene onderzoeken uit het SOLAS-verdrag of de op grond van artikel 15 in verband met het nationaal veiligheidscertificaat voorgeschreven onderzoeken (zie artikel 16, tweede lid).

Artikel 20

In de verdragen en Codes is in beginsel voor alle onderzoeken geregeld, op welke tijdstippen (of binnen welke tijdvakken) deze dienen plaats te vinden. In beginsel kan derhalve met een verwijzing naar die verdragen en Codes worden volstaan (zie het eerste lid). Slechts twee punten behoeven nadere regeling. Het eerste punt betreft de totale duur van de meerjarige cyclus. Het SOLAS-verdrag bepaalt slechts dat deze ten hoogste vijf jaren mag bedragen, doch laat het aan de *Administration* over om de exacte duur van de cyclus en het tijdstip waarop het hernieuwde onderzoek moet plaatsvinden, te bepalen. Bij de hiervoor reeds aangehaalde wijziging van het Schepenbesluit 1965 in verband met de invoering van HSSC is besloten om de in het SOLAS-verdrag genoemde maximumtermijn aan te houden en voor te schrijven dat het hernieuwde onderzoek in de laatste drie maanden van de geldigheidsduur van het certificaat dient plaats te vinden. In het eerste lid, is bij deze keuze aangesloten. Het tweede punt dat nog nadere regeling behoeft, betreft de onderzoeken van de bedrijfsvoering in verband met het veiligheidsmanagementsysteem (zie het tweede lid). Uit de Gewijzigde richtsnoeren voor de implementatie van de ISM-Code door Administraties (resolutie A.913(22) van de Algemene Vergadering van IMO) volgt dat het onderzoek tot afgifte van een veiligheidsmanagementcertificaat of een ISM-conformiteitsdocument onder meer moet aantonen dat het veiligheidsmanagement systeem gedurende ten minste drie maanden in de praktijk is toegepast. In de ISM-Code is evenwel niet uitdrukkelijk geregeld dat de onderzoeken van de bedrijfsvoering dus ook pas na verloop van die periode dienen plaats te vinden. Hierin wordt derhalve door het tweede lid voorzien. Voor het geval het veiligheidsmanagementsysteem nog niet gedurende drie maanden kon worden toegepast, voorziet artikel 27 in de mogelijkheid van voorlopige certificering.

Artikel 22

Het eerste lid van dit artikel ziet op de onderzoeken die verband houden met krachtens artikel 12 voorgeschreven certificaten. Tezamen met artikel 46, eerste lid, strekt het ertoe om aan die certificaten handen en voeten te geven.

Het tweede lid regelt de bevoegdheid om nadere regels te stellen met betrekking tot de onderzoeken waaraan schepen worden onderworpen. Bedoelde regels kunnen een nadere uitwerking zijn van de onderzoeksverplichtingen waarnaar in de artikelen 13 tot en met 19 wordt verwezen, of ten opzichte van die artikelen in aanvullende onderzoeken voorzien. De bevoegdheid om aanvullende onderzoeken te kunnen voorschrijven is bijvoorbeeld van belang om uitvoering te kunnen geven aan richtlijn nr. 1999/35/EG van de Raad van de Europese Unie van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PbEG L 138). Het eerste lid is daartoe niet toereikend, omdat de richtlijn geen aanvullend certificaat voorschrijft.

Artikel 23

In de uitvoeringspraktijk wordt het merendeel van de met de certificering van schepen verband houdende onderzoeken uitgevoerd door derden, meestal door de zogeheten «klassenbureaus» (*classification societies*). Voor conventieschepen is deze onderzoekstaak van de klassenbureaus, wier betrokkenheid bij de scheepsveiligheid historisch gezien haar oorsprong vindt in de internationale maritieme verzekeringswereld, zowel in internationale verdragen als in het communautaire recht verankerd: zie o.m. voorschrift I/6 van het SOLAS-verdrag en richtlijn nr. 94/57/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 december 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (PbEG L 319). Het SOLAS-verdrag en richtlijn nr. 94/57/EG regelen tevens aan welke eisen klassenbureaus moeten voldoen. Deze eisen, die bij de in dit artikel geregelde aanwijzing van klassenbureaus in acht moeten worden genomen, zijn neergelegd in de rechtstreeks op de Schepenwet gebaseerde Regeling klassenbureaus Schepenwet.

In de Schepenwet biedt artikel 6, tweede lid, de mogelijkheid om bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur te bepalen dat onderzoeken geheel of ten dele worden verricht door daartoe door Onze Minister aangewezen natuurlijke personen of rechtspersonen. In het eerste lid van het onderhavige artikel wordt hieraan voor alle bij of krachtens dit besluit voorgeschreven onderzoeken invulling gegeven. Daarbij is er bewust voor gekozen om ook de mogelijkheid om natuurlijke personen aan te wijzen open te houden. Voor bepaalde categorieën schepen of bepaalde onderzoekstaken kan immers behoefte bestaan aan bijzondere expertise die wellicht wel bij natuurlijke personen, doch niet of in mindere mate bij organisaties met rechtspersoonlijkheid aanwezig is. Vermeld zij nog dat het SOLAS-verdrag niet aan de aanwijzing van natuurlijke personen in de weg staat: voorschrift I/6 van dat verdrag voorziet uitdrukkelijk in de mogelijkheid om (natuurlijke personen als) *surveyors* aan te wijzen.

Het tweede lid volgt rechtstreeks uit het SOLAS-verdrag. Meergenoemd voorschrift I/6 bepaalt dat de *«Administration (...) shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to require repairs to a ship (...).»*Wordt een door een klassenbureau of *surveyor* gevorderde herstelling niet of niet naar behoren uitgevoerd, dan kan dit ertoe leiden dat door de Scheepvaartinspectie de voor het schip afgegeven certificaten worden ingetrokken (zie artikel 7, derde lid, van de Schepenwet).

Het derde lid voorziet in de bevoegdheid om regels te stellen met betrekking tot de taakuitoefening van de krachtens het eerste lid aangewezen natuurlijke personen en rechtspersonen. Zonder een dergelijke grondslag zou de taakuitoefening uitsluitend per geval, door middel van aan de aanwijzingsbeschikking te verbinden voorschriften, kunnen worden gereguleerd (zie artikel 6, derde lid, van de Schepenwet).

Opgemerkt zij nog dat het onderhavige artikel ook een basis biedt voor de met de beveiligingsonderzoeken van schepen te belasten « *Recognized Security Organizations*» (RSO's), bedoeld in voorschrift XI-2/1 van het SOLAS-verdrag. De onderzoeken van de beveiliging van schepen vergen andere expertise dan de klassieke veiligheidsonderzoeken van schepen. Aan RSO's moeten dan ook andere eisen worden gesteld dan aan « *recognized organizations*», belast met de veiligheidscertificering van schepen. In voorschrift B/4 van de ISPS-Code zijn richtlijnen opgenomen voor de aan RSO's te stellen eisen.

Artikel 24

Als sluitstuk op de certificering bevat artikel 24, eerste lid, de welhaast vanzelfsprekende regel dat de toestand van een schip of zijn uitrusting na de voltooiing van een onderzoek dient te worden gehandhaafd, en dat daarin geen verandering mag worden aangebracht zonder voorafgaande toestemming. Hiermee wordt onder meer uitvoering gegeven aan voorschrift I/11(a) en (b) van het SOLAS-verdrag.

Het tweede lid verklaart het eerste lid van overeenkomstige toepassing op de ter beveiliging van een schip getroffen maatregelen. Met dit lid wordt, behoudens ten aanzien van het in voorschrift XI-2/6 van het SOLAS-verdrag voorgeschreven « *Ship Security Alert System*» (SAS) (vgl. artikel 44), uitvoering gegeven aan voorschrift 19.1.4 van de ISPS-Code. Ten aanzien van het SAS, dat tot de uitrusting van het schip behoort, wordt aan voorschrift 19.1.4 van de ISPS-Code reeds uitvoering gegeven door middel van het eerste lid van het onderhavige artikel.

Artikel 25

Dit artikel strekt ter uitvoering van artikel 3a, vierde lid, van de Schepenwet, dat ertoe verplicht om bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur regels te stellen met betrekking tot de aanvraag van certificaten. Gelet op deze verplichting, kan voor Nederland niet worden volstaan met hetgeen reeds in afdeling 4.1.1 van de Algemene wet bestuursrecht is geregeld.

Artikel 26

Sinds de implementatie van de ISM-Code in het Schepenbesluit 1965 (zie de wijziging van het Schepenbesluit 1965 van 31 januari 1997, Stb. 62) geldt voor passagiersschepen en voor vrachtschepen vanaf 500 GT de afgifte van het veiligheidsmanagementcertificaat als voorwaarde voor de afgifte van de overigens benodigde certificaten (zie artikel 3, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965). In het eerste lid van artikel 26 wordt een soortgelijke koppeling gemaakt, zij het dat alleen de afgifte van de in de aanhef van artikel 9, eerste lid, genoemde veiligheidscertificaten afhankelijk is gesteld van de afgifte van het veiligheidsmanagementcertificaat. Omdat deze certificaten het toepassingsbereik van de

ISM-verplichting precies afdekken (vgl. voorschrift IX/2 van het SOLAS-verdrag), is het niet nodig om ook andere certificaten aan het veiligheidsmanagementcertificaat te koppelen. Opgemerkt zij nog dat de volgtijdigheid in de afgifte van certificaten geen consequenties heeft voor de volgorde waarin de onderzoeken mogen worden uitgevoerd. De koppeling geldt bovendien alleen voor de internationaal benodigde certificaten. Voor een hogesnelheidsschip waarmee uitsluitend nationale reizen worden ondernomen, geldt geen ISM-verplichting (zie artikel 9). Om die reden is de afgifte van het veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsschepen in nationale vaart ook niet aan de afgifte van een veiligheidsmanagementcertificaat gekoppeld.

De in het tweede lid geregelde koppeling tussen de afgifte van het veiligheidsmanagementcertificaat en het conformiteitsdocument volgt uit de systematiek van de ISM-Code. Alvorens voor een specifiek schip een veiligheidsmanagementcertificaat kan worden afgegeven, dient te worden nagegaan of de rederij en het leidinggevend personeel aan boord in overeenstemming met het binnen de bedrijfsorganisatie ontwikkelde en geïmplementeerde veiligheidsmanagementsysteem handelen. Van dat systeem dient dan echter reeds te zijn vastgesteld dat het voldoet aan de eisen van de ISM-Code, hetgeen blijkt uit het aan de rederij afgegeven conformiteitsdocument.

Artikel 27

Zowel voor het veiligheidsmanagementcertificaat als voor het conformiteitsdocument, behorende bij de ISM-Code, geldt in beginsel dat het veiligheidsmanagementsysteem reeds gedurende enige tijd in de praktijk moet zijn toegepast, voordat een schip of rederij kan worden gecertificeerd (vgl. artikel 20, tweede lid). Duidelijk moge echter zijn dat deze eis in situaties waarin het veiligheidsmanagementsysteem nog niet eerder kon worden toegepast, tot een vicieuze cirkel leidt. Toepassing van het veiligheidsmanagementsysteem vereist het in bedrijf nemen van een schip, en dat is uitsluitend toegestaan, indien voor dat schip de benodigde certificaten (waaronder het veiligheidsmanagementcertificaat) zijn afgegeven. Om deze vicieuze cirkel te doorbreken voorziet de ISM-Code in voorlopige certificaten, ter overbrugging van de in artikel 20, tweede lid, genoemde perioden.

Artikel 28

Evenals de ISM-Code voorziet de ISPS-Code in de mogelijkheid tot voorlopige certificering van schepen. Deze certificering heeft echter niet als achtergrond dat het in de ISPS-Code voorgeschreven scheepsbeveiligingsplan eerst gedurende bepaalde tijd zou moeten zijn toegepast; het gaat hier uitsluitend om een tijdelijke certificering voor het geval de definitieve certificering nog niet kon worden afgerond. De voorlopige certificering verschilt in nog een ander aspect van de voorlopige certificering op grond van de ISM-Code: zij is ook mogelijk bij het invlaggen van een schip (zie het tweede lid). Dit

houdt verband met het feit dat de vereiste beveiliging van een schip – anders dan het veiligheidsmanagementsysteem – mede afhankelijk is van de vlag die het schip voert.

Artikelen 29 tot en met 32

Artikel 3, derde lid, van de Schepenwet bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur de geldigheidsduur van de certificaten wordt geregeld. In de onderhavige artikelen wordt aan deze bepaling uitvoering gegeven.

Artikel 29, eerste lid, bevat de aan artikel 19 van het Uitwateringsverdrag en voorschrift I/14 van het SOLAS-verdrag ontleende hoofdregel, dat certificaten voor passagiersschepen in internationale vaart steeds een geldigheidsduur van ten hoogste een jaar hebben, terwijl de overige internationale certificaten een maximale geldigheidsduur van vijf jaar hebben. Ook de geldigheidsduur van de certificaten is bij de invoering van het reeds in de toelichting bij de artikelen 13 en 14 beschreven Harmonized System of Survey and Certification (HSSC) geharmoniseerd, waarbij de geldigheidsduur van de certificaten uiteraard is afgestemd op de HSSC-onderzoekscycli: wanneer een certificaat in verband met het verstrijken van zijn geldigheidsduur moet worden vernieuwd, wordt het schip aan een hernieuwd onderzoek onderworpen. In artikel 29, eerste lid, is ook de geldigheidsduur van het nationaal veiligheidscertificaat geregeld. Zoals reeds in paragraaf 4 van de algemene toelichting is opgemerkt, heeft het nationaal veiligheidscertificaat voor zowel vrachtschepen als passagiersschepen een geldigheidsduur van vijf jaar.

De artikelen 29, tweede lid, 30 en 31 bevatten een aantal bijzondere regels met betrekking tot de geldigheidsduur, die eveneens aan het Uitwateringsverdrag en het SOLAS-verdrag zijn ontleend. Zo regelt artikel 29, tweede lid, de bevoegdheid van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie om in bijzondere gevallen certificaten met een kortere geldigheidsduur af te geven. Van deze bevoegdheid zal genoemd Hoofd uiteraard alleen gebruik maken, indien de afgifte van een certificaat verantwoord is. Acht hij de afgifte van een certificaat, ook al is het slechts voor korte duur, onverantwoord, dan zal de afgifte worden geweigerd, totdat de onderzoeken alsnog naar behoren zijn voltooid, dan wel de benodigde gegevens zijn verkregen.

Artikel 30 houdt verband met de flexibiliteit van HSSC, waar het gaat om het tijdstip waarop een hernieuwd onderzoek moet plaatsvinden. De eigenaar van een schip kan, binnen een bepaald tijdvak (zie artikel 20, eerste lid), zelf het tijdstip bepalen waarop een schip het hernieuwde onderzoek moet ondergaan. Dit kan ertoe leiden dat het hernieuwde onderzoek wordt voltooid, voordat de geldigheidsduur van het oorspronkelijke certificaat is verstreken. Om reeds op dat moment een vernieuwd certificaat te kunnen afgeven dat ook met onmiddellijke ingang geldig is zonder dat dit tot een verstoring van de periodiciteit van HSSC leidt, bepaalt artikel 30 dat de geldigheidsduur van het vernieuwde certificaat in feite met de resterende geldigheidsduur van het oorspronkelijke certificaat wordt verlengd.

Artikel 7, eerste lid, onderdeel b, van de Schepenwet maakt het mogelijk om in bijzondere gevallen af te wijken van de regel dat een certificaat vervalt, indien de voorgeschreven onderzoeken niet tijdig hebben plaatsgevonden. Op zo'n bijzonder geval ziet artikel 31, eerste lid: indien een schip, bijvoorbeeld omdat het door onvoorziene omstandigheden heeft moeten afwijken van zijn voorgenomen route, niet tijdig aan een hernieuwd onderzoek kan worden onderworpen, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de geldigheidsduur van de certificaten verlengen. Met deze bepaling wordt uitvoering gegeven aan artikel 19, zesde lid, van het Uitwateringsverdrag en voorschrift I/14 (d) van het SOLAS-verdrag. Ook het vierde lid van artikel 31 ziet op een dergelijk bijzonder geval.

Het tweede lid van artikel 31 strekt ter implementatie van voorschrift I/14 (f) van het SOLAS-verdrag. Het derde lid heeft evenals artikel 30 tot doel om verstoring van de periodiciteit van HSSC te voorkomen, zij het in dit geval door de geldigheidsduur van het vernieuwde certificaat te bekorten.

Artikel 32, tot besluit, strekt ertoe om ook ten aanzien van krachtens artikel 12 vereiste certificaten uitvoering te kunnen geven aan de opdracht in artikel 3a, derde lid, van de Schepenwet opgenomen opdracht om de geldigheidsduur van certificaten te regelen. Tevens maakt artikel 32 het mogelijk om nadere regels te stellen met betrekking tot de geldigheidsduur van de in de artikelen 4 tot en met 9 en 11 bedoelde certificaten. In beginsel wordt de geldigheidsduur van die certificaten reeds in de artikelen 29 tot en met 31 geregeld, doch denkbaar is dat die regels – bijvoorbeeld ter uitvoering van een Europese verplichting of een besluit van de IMO – nadere verfijning behoeven.

Artikel 33

De motiveringsplicht, het schriftelijkheidsvereiste en de bekendmaking van besluiten vloeien voor Nederland rechtstreeks voort uit de Algemene wet bestuursrecht. Het onderhavige artikel heeft derhalve uitsluitend betrekking op weigeringen tot afgifte van een certificaat in de Nederlandse Antillen en Aruba.

Artikel 34

In artikel 7, eerste lid, onderdeel d, van de Schepenwet is geregeld dat de voor een schip afgegeven certificaten vervallen, indien het schip wordt verbouwd of ingrijpende wijzigingen ondergaat. In veruit de meeste gevallen verliezen de voor een schip afgegeven certificaten reeds uit dien hoofde hun geldigheid, indien het schip een bestemmingswijziging ondergaat. Er kunnen zich echter ook situaties voordoen waarin een schip een bestemmingswijziging ondergaat, zonder dat het daartoe wordt verbouwd of ingrijpend wordt gewijzigd. Op die situaties ziet, ter uitvoering van artikel 7, tweede lid, van de Schepenwet, het onderhavige artikel.

Het eerste lid ziet op situaties waarin een schip door de eigenaar aan zijn algemene bestemming als passagiersschip of vrachtschip wordt onttrokken. Hiervan kan bijvoorbeeld sprake zijn, wanneer de exploitatie van een schip overeenkomstig zijn oorspronkelijke bestemming niet meer rendabel is. Dit betekent echter lang niet altijd dat het schip vervolgens uit de vaart genomen wordt. Het komt voor dat schepen niet meer voor hun oorspronkelijke commerciële doel worden ingezet, maar nog wel als «historisch schip» in bedrijf worden gehouden of waarvoor een ander gebruiksdoel wordt gevonden. Duidelijk moge zijn dat het in zo'n geval wenselijk is om vanuit de nieuwe bestemming van het schip te bezien, welke certificaten voor dat schip benodigd zijn.

Het tweede lid ziet op de onttrekking van een schip aan de bijzondere bestemming die het kan hebben, bijvoorbeeld een bestemming als chemicaliën- of gastankschip. Indien daarbij de algemene bestemming van het schip behouden blijft, bestaat er uiteraard geen aanleiding om alle voor het schip afgegeven certificaten te laten vervallen. Het onderhavige lid voorziet derhalve alleen in het verval van de certificaten die verband houden met de bijzondere bestemming die wordt beëindigd. Voor een chemicaliën- of gastankschip zijn dat bijvoorbeeld de in artikel 8, onderdelen b en c, genoemde certificaten.

Artikel 35

Ook in andere situaties dan die bedoeld in artikel 31, kan het onbillijk zijn om de certificaten zonder meer te laten vervallen, wanneer een bepaald onderzoek niet of niet tijdig heeft plaatsgevonden. Niet elke onoplettendheid van de eigenaar behoeft gelijk te leiden tot het vervallen van alle certificaten, temeer niet daar het opnieuw laten certificeren van een schip een kostbare zaak is. Het onderhavige artikel geeft het Hoofd van de Scheepvaartinspectie daarom de bevoegdheid om vervallen certificaten te herstellen. Wel dient daartoe het schip te worden geïnspecteerd om vast te stellen of het aan de eisen voldoet.

Artikelen 36 en 37

Artikel 3a, eerste lid, van de Schepenwet bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur wordt vastgesteld, aan welke eisen een schip ter verkrijging van de voor dat schip benodigde certificaten moet voldoen. Het tweede lid voegt daar aan toe dat in dat kader ook de regels van particuliere instanties van toepassing kunnen worden verklaard. Deze bevoegdheid sluit aan bij de in de zeescheepvaart reeds sinds jaar en dag bestaande praktijk dat schepen worden ontworpen en gebouwd volgens de regels van een door de eigenaar van het schip gekozen (particulier) klassenbureau. Deze zogeheten «klassenregels», die onder meer betrekking hebben op de romp en de sterkte van het schip, vormen in zekere zin de basis van het geheel van veiligheidsvoorschriften waaraan een schip moet voldoen; de publiekrechtelijke veiligheidseisen bouwen voor een belangrijk

deel op deze particuliere regels voort. In feite is hier sprake van aansluiting bij het zelfregulerend vermogen van de (mondiale) zeescheepvaartsector.

De eis dat een schip «onder klasse» wordt gebouwd, is uitgewerkt in artikel 37. Met dit artikel wordt tevens uitvoering gegeven aan voorschrift II-1/3–1 van het SOLAS-verdrag en artikel 14 van richtlijn nr. 94/57/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (PbEG L 319), waarin de bestaande praktijk dat een schip volgens klassenregels wordt ontworpen en gebouwd, inmiddels zowel op internationaal als Europees niveau is verankerd.

Opgemerkt zij nog dat het SOLAS-verdrag en richtlijn nr. 94/57/EG alleen verplichten tot toepassing van de scheepsbouwkundige, werktuigkundige en elektrotechnische regels van klassenbureaus (vgl. artikel 37, tweede lid). Sinds 1997 worden in het Schepenbesluit 1965 echter ook de uitrustingsregels van klassenbureaus van toepassing verklaard. Als een gevolg hiervan konden bepaalde wettelijke eisen, die geen basis hebben in internationale verplichtingen, worden geschrapt. Gewezen zij bijvoorbeeld op bijlage X van het Schepenbesluit 1965, die gedetailleerde voorschriften voor ankers en kettingen bevatte en bij besluit van 18 december 1997 (Stb. 745) is vervallen. In artikel 37, derde lid, wordt deze aansluiting bij de uitrustingsregels van de klassenbureaus gehandhaafd. Bij en krachtens het onderhavige besluit zullen – behoudens internationale verplichtingen – in beginsel geen wettelijke uitrustingsvoorschriften meer worden gegeven, indien daarvoor ook bij reeds binnen de zeescheepvaartsector bestaande particuliere regels kan worden aangesloten.

Artikel 38

Het eerste lid van dit artikel bepaalt dat schepen vanaf een bepaald tonnage moeten zijn voorzien van een uniek identificatienummer, het zogeheten «IMO-nummer», dat wordt toegekend door *Lloyd's Register of Shipping* te Londen. De verplichting daartoe volgt uit voorschrift XI-1/3 van het SOLAS-verdrag. De toekenning van unieke identificatienummers aan schepen heeft tot doel maritieme fraude tegen te gaan. In het verleden was het relatief eenvoudig om een schip van identiteit te laten veranderen, bijvoorbeeld om de herkomst van een geroofd schip te verhullen of, wanneer het schip iets op zijn kerfstok had, in een poging om de autoriteiten op een dwaalspoor te brengen. Door aan elk schip in beginsel reeds bij de kiellegging een uniek nummer toe te kennen, dat ook op de zeebrief en de certificaten wordt vermeld en dat bij naamsverandering of overschrijving naar een ander register onveranderd blijft, wordt het aanzienlijk moeilijker om de identiteit en registratiegegevens van een schip te vervalsen. Met ingang van 1 juli 2004 dient het IMO-nummer bovendien onuitwisbaar op het casco te zijn aangebracht.

Het IMO-nummer is op grond van het SOLAS-verdrag alleen verplicht voor schepen die zijn voorzien van middelen tot werktuiglijke voorstuwing en waarmee internationale reizen worden ondernomen. Om die reden zijn in het tweede lid van het onderhavige artikel niet-werktuiglijk voortbewogen schepen en schepen waarmee uitsluitend nationale reizen worden ondernomen, uitgezonderd.

Naast de verplichting tot het hebben van een IMO-nummer geldt met ingang van 1 juli 2004 ook de in voorschrift XI-1/5 van het SOLAS-verdrag opgenomen verplichting om een zogeheten «*Continuous Synopsis Record (CSR)*»aan boord te hebben (zie artikel 38, derde lid). In het CSR wordt onder meer de eigendoms- en registratiegeschiedenis van het schip bijgehouden. Ook worden in het CSR gegevens met betrekking tot de klassering van het schip en de certificering op grond van de ISM- en de ISPS-Code bijgehouden. Doel van het CSR is om de bevoegde autoriteiten, maar ook de klassenbureaus en opvolgende eigenaars steeds een actueel overzicht van de voornaamste scheepsgegevens en hun wijzigingsgeschiedenis te bieden. Met het oog hierop dient het CSR permanent aan boord van het schip aanwezig te zijn, ook wanneer het schip van eigenaar wisselt of uitvlagt naar een buitenlands register. Bij het uitvlaggen van een schip wordt door de autoriteiten van de staat waar het schip geregistreerd was, bovendien een kopie van het door hen afgegeven en bijgehouden CSR aan de autoriteiten van de nieuwe vlaggenstaat gezonden, tezamen met kopieën van de door eventuele eerdere vlaggenstaten afgegeven CSR's. De verplichting om een CSR aan boord te hebben, geldt alleen voor SOLAS-conventieschepen. Om die reden zijn in het derde lid hogesnelheidsschepen waarmee geen internationale reizen worden ondernomen, uitgezonderd.

Artikelen 39 en 40

Paragraaf 2 van hoofdstuk 3 bevat, in aanvulling op de particuliere regels van de klassenbureaus (zie artikel 37), de publiekrechtelijke eisen waaraan schepen ter verkrijging van een certificaat moeten voldoen. De artikelen 39, 40 en 42 tot en met 45 hebben betrekking op de uit internationale verdragen voortvloeiende eisen; artikel 41 ziet op de eisen die in verband met het nationaal veiligheidscertificaat aan schepen worden gesteld. In de artikelen 39 tot en met 45 is, in navolging van hetgeen ook in de verdragen en Codes gebruikelijk is, gekozen voor een integrale verwijzing naar het totale pakket van eisen waaraan een schip in verband met een bepaald certificaat moet voldoen. Deze eisen kunnen, afhankelijk van het benodigde certificaat, zowel betrekking hebben op de constructie en uitrusting van het schip als op bepaalde veiligheidsmaatregelen waarin aan boord van een schip moet zijn voorzien. Voorbeelden van dergelijke (in beginsel permanent vereiste) veiligheidsmaatregelen zijn de in voorschriften II-1/23 en II-2/13 van het SOLAS-verdrag voorgeschreven *damage-* en *fire control plans*, alsmede de in voorschrift III/8 geregelde verplichting om op diverse plaatsen op het schip duidelijke instructies voor noodsituaties aan te brengen.

Artikel 39 ziet op de eisen die op grond van het Uitwateringsverdrag aan schepen worden gesteld. Behalve eisen betreffende de waterdichtheid en stabiliteit van het schip bevat het verdrag voorschriften op grond waarvan voor elk schip de maximale uitwatering onder uiteenlopende vaarcondities wordt vastgesteld. Deze maximale uitwatering, die blijkt uit de op het schip aangebrachte uitwateringsmerken en uit het voor het schip afgegeven internationaal certificaat van uitwatering, is bepalend voor het vrijboord dat een schip op een bepaalde reis minimaal moet aanhouden. Naarmate voor een bepaalde reis een groter vrijboord moet worden aangehouden, kan het schip minder diep afladen.

Artikel 40 bevat de algemene eisen op grond van het SOLAS-verdrag. Voor schepen waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of vrachtschepen benodigd is, geldt dat zij aan alle eisen van het SOLAS-verdrag moeten voldoen: de constructie-eisen van hoofdstuk II-1, de brandveiligheidseisen van hoofdstuk II-2, en de eisen van de hoofdstukken III (reddingmiddelen), IV (radiocommunicatie) en V (navigatie). Bulkschepen dienen bovendien aan de aanvullende eisen van hoofdstuk XII te voldoen. Voor vrachtschepen van 300 tot 500 GT, waarvoor op grond van het verdrag slechts een radioveiligheidscertificaat benodigd is, geldt dat zij in verband met dat certificaat aan de in het SOLAS-verdrag opgenomen eisen betreffende radiocommunicatie moeten voldoen. Deze eisen staan in hoofdzaak in hoofdstuk IV van het verdrag, doch deels ook in hoofdstuk III, namelijk voor wat betreft de aan boord van bepaalde groepsreddingmiddelen benodigde radiocommunicatiemiddelen.

Artikel 40, derde lid, bevat een bijzondere bepaling met betrekking tot de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag. In afwijking van het algemene toepassingsbereik van het verdrag (dat in beginsel alleen geldt voor schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen en voor vrachtschepen bovendien pas vanaf een bepaald tonnage) geldt hoofdstuk V van het verdrag voor alle schepen op alle reizen (zie voorschrift V/1). In zijn algemeenheid geldt hoofdstuk V dus ook voor vrachtschepen van minder dan 500 GT waarmee internationale reizen worden ondernomen, en voor alle schepen in nationale vaart. Wel is de vlaggenstaat bevoegd om bepaalde categorieën schepen op een aantal onderdelen van hoofdstuk V uit te zonderen (zie voorschrift V/1.4), doch uit de totstandkomingsgeschiedenis van hoofdstuk V en de gekozen formulering blijkt dat dit duidelijk als uitzondering en niet als regel bedoeld is. Met het oog hierop en ook om zo dicht mogelijk bij de tekst van het verdrag te blijven, is artikel 40, derde lid, zo geformuleerd dat het uitgangspunt dat hoofdstuk Vin beginsel op alle schepen op alle reizen van toepassing is, voorop staat.

Artikel 41

Het onderhavige artikel heeft betrekking op de eisen die in verband met het nationaal veiligheidscertificaat aan een schip worden gesteld. Daarbij wordt, in navolging van Schepenbesluit 1965, inhoudelijk aangesloten bij de eisen van het SOLAS-verdrag en – voorzover dat verdrag niet reeds uit eigen hoofde van toepassing is – de eisen van het

Uitwateringsverdrag (zie het eerste en derde lid). De eisen van het SOLAS-verdrag worden in het eerste lid ook van overeenkomstige toepassing verklaard op schepen met een bruto-tonnage dat kleiner is dan de in beginsel in de hoofdstukken II-1 tot en met IV van dat verdrag gehanteerde ondergrenzen van 500 of 300 GT. Om geen misverstanden te laten bestaan over de op deze schepen toepasselijke eisen, bepaalt het tweede lid dat schepen die een kleiner bruto-tonnage hebben dan het in beginsel als ondergrens voor de toepassing van een bepaald hoofdstuk geldende tonnage, worden gelijkgesteld met schepen van 500, onderscheidenlijk 300, GT.

Evenals in artikel 15, eerste lid, worden in het onderhavige artikel vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter uitgezonderd van de overeenkomstige toepassing van het SOLAS-verdrag. Voor deze categorie schepen zal bij ministeriële regeling in eisen worden voorzien (zie het vierde lid). Op de achtergronden van de bijzondere positie die vrachtschepen tot 24 meter innemen, is in de toelichting bij artikel 15 reeds ingegaan.

Het vijfde lid houdt verband met het feit dat reeds uit artikel 40, derde lid, volgt dat ook een schip waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, aan de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag moet voldoen. Dat hoofdstuk geldt immers voor alle schepen op alle reizen. Om die reden wordt in het eerste lid van dit artikel hoofdstuk V ook niet van overeenkomstige toepassing verklaard. Volstaan kan worden met de in het vijfde lid opgenomen bepaling dat de eisen van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag deel uitmaken van het certificeringskader dat geldt voor schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is.

Artikel 42

In artikel 16 is geregeld dat de eigenaar van een hogesnelheidsschip ervoor kan kiezen om dat schip overeenkomstig de toepasselijke HSC-code te laten certificeren. Het schip behoeft dan niet aan de eisen van de hoofdstukken II-1 tot en met IV van het SOLAS-verdrag te voldoen: in voorschrift X/3 van het verdrag is geregeld dat de eisen van de HSC-Codes gelijkwaardig zijn aan de eisen uit de hoofdstukken II-1 tot en met IV. Hetzelfde geldt voor een aantal eisen uit hoofdstuk V van het verdrag. Voor het overige dient een hogesnelheidsschip echter gewoon aan de eisen van hoofdstuk V te voldoen (zie artikel 42, tweede lid).

Artikel 44

De eisen die in verband met het internationaal beveiligingscertificaat aan een schip worden gesteld, hebben vooral betrekking op de bedrijfsvoering over het schip (zie artikel 50). Voorschrift XI-2/6 van het SOLAS-verdrag stelt in verband met dit certificaat echter ook de uitrustingseis dat een schip moet zijn voorzien van een alarmeringssysteem (« *Security Alert System*») waarmee het de autoriteiten en de walorganisatie van de eigenaar kan waarschuwen, als de veiligheid (« *security*») van het schip in het geding is.

Artikel 45

In de voorschriften I/7 en I/8 van het SOLAS-verdrag is bepaald dat de onderzoeken waaraan passagiersschepen en vrachtschepen vanaf 500 GT in verband met de benodigde veiligheidscertificaten worden onderworpen, mede betrekking hebben op de uitrustingseisen van het op 20 oktober 1972 te Londen totstandgekomen Verdrag inzake Internationale Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee (Trb. 1974, 51). Met het oog hierop is in het onderhavige artikel geregeld dat ook de eisen van dit verdrag deel uitmaken van het certificeringskader voor schepen waarvoor een internationaal of nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, en dat dit certificaat slechts wordt afgegeven, indien ook aan de eisen van het zogeheten «Aanvaringsverdrag» is voldaan.

Overigens geldt het Aanvaringsverdrag ook voor niet-certificaatplichtige schepen. Met het oog op de ingevolge artikel 4, eerste lid, onderdeel d, van de Schepenwet op de kapitein van een schip rustende verplichting om ervoor te zorgen dat «alle hulpmiddelen, nodig om te kunnen voldoen aan de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen» aan boord zijn, is daarom in het eerste lid bepaald dat de eisen van het Aanvaringsverdrag voor alle schepen gelden.

Artikel 46

Het eerste lid van dit artikel regelt de opdracht om ook in verband met een krachtens artikel 12 vereist certificaat veiligheidseisen voor schepen vast te stellen (vgl. artikel 22, eerste lid). In artikel 51 is een soortgelijke bepaling met betrekking tot de bedrijfsvoering over schepen opgenomen.

Het tweede lid maakt het mogelijk om nadere regels te stellen met betrekking tot de eisen aan schepen waarvoor een certificaat als bedoeld in de artikelen 4 tot en met 9 benodigd is. Krachtens het tweede lid kan uitvoering worden gegeven aan IMO-resoluties die een nadere invulling geven aan de internationale eisen, maar ook aan Europese richtlijnen die ten opzichte van de verdragen in aanvullende eisen voorzien. Met de bevoegdheid om nadere invulling te geven aan de internationale eisen zal overigens terughoudend worden omgegaan. In het licht van de toegenomen maatschappelijke behoefte aan minder gedetailleerde regelgeving en meer doelregelgeving, zal de discretionaire ruimte die in de verdragen en Codes wordt geboden voor de concrete invulling van bepaalde eisen, minder dan in het verleden door middel van wettelijke regels worden ingevuld en meer aan de discretie van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden overgelaten, opdat in samenspraak met de eigenaar van een schip beter maatwerk geleverd kan worden. Deze aanpak sluit ook aan bij de reeds in paragraaf 5 van de algemene toelichting geschetste internationale tendens om meer met doelvoorschriften en minder met middelvoorschriften te werken.

Artikel 47

De in de artikelen 39 tot en met 45 bedoelde verdragen en Codes bevatten diverse bepalingen op grond waarvan de *Administration* afwijking van de in die verdragen en Codes neergelegde eisen mag toestaan, indien door middel van een gelijkwaardige voorziening een vergelijkbaar veiligheidsniveau kan worden bereikt. Deze zogeheten «*equivalent arrangements*»-bepalingen hebben onder meer tot doel om de toepassing van nieuwe, innovatieve technieken en voorzieningen mogelijk te maken, maar kunnen natuurlijk ook worden gebruikt voor de toepassing van reeds langer bestaande alternatieven. Voorwaarde is dat een alternatieve voorziening naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gelijkwaardig moet zijn aan de door het desbetreffende verdrag of de desbetreffende Code voorgeschreven voorziening. Voorwaarde is uiteraard ook dat het verdrag of de Code ruimte biedt voor gelijkwaardige voorzieningen: het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is bij gebruikmaking van de hem in dit artikel toegekende bevoegdheid gebonden door hetgeen dienaangaande in het verdrag of de Code is bepaald.

Artikel 48

Voor een groot aantal tot de uitrusting van een schip behorende middelen is in de verdragen bepaald dat zij van een door de *Administration* goedgekeurd type moeten zijn. Ook voor bepaalde onderdelen en materialen geldt de eis van voorafgaande (type)goedkeuring door de *Administration.* Voor in Nederland geregistreerde conventieschepen zijn deze toelatingseisen inmiddels voor een belangrijk deel ingevuld door richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997 L 46). Op grond van deze richtlijn dient alle in bijlage A.1 van de richtlijn genoemde uitrusting, bestemd voor plaatsing aan boord van communautaire conventieschepen, overeenkomstig de richtlijn te zijn gekeurd en te zijn voorzien van een merk van overeenstemming. Dit merk, dat wordt gesymboliseerd door de afbeelding van een stuurwiel, geldt voor de toepassing van de verdragen als de benodigde typegoedkeuring.

Het eerste lid biedt een basis voor de aan scheepsuitrusting en andere onderdelen en materialen te stellen toelatingseisen. Voor uitrusting die onder richtlijn nr. 96/98/EG valt en is bestemd voor plaatsing aan boord van Nederlandse conventieschepen, zal uiteraard als toelatingseis gelden dat die uitrusting overeenkomstig de richtlijn moet zijn gekeurd en gemarkeerd. Voor uitrusting, bestemd voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse schepen, en uitrusting die (nog) niet onder bijlage A.1 van de richtlijn valt, zullen inhoudelijke toelatingseisen worden vastgesteld, waarmee invulling wordt gegeven aan de typegoedkeuringbepalingen uit de verdragen.

Het tweede lid maakt het mogelijk om bij de uitvoering van het eerste lid particuliere keuringsinstanties te betrekken. Dit is met name van belang voor de keuring van uitrusting

die niet onder richtlijn nr. 96/98/EG valt. Voor de aanwijzing van keuringsinstanties, belast met werkzaamheden op grond van de richtlijn, bevat de richtlijn immers een eigen regime, dat voor Nederland is geïmplementeerd door middel van de Wet scheepsuitrusting. Voorts kunnen krachtens het tweede lid particulieren worden aangewezen, die zijn belast met onderzoeken of ijking van aan boord van schepen aanwezige uitrusting. Het gaat daarbij niet om de (type)goedkeuring van uitrusting, maar om periodieke onderzoeken die tot doel hebben om na te gaan of de uitrusting nog steeds naar behoren functioneert. Te denken valt in dit verband ook aan de werkzaamheden van kompasstellers, die in beginsel jaarlijks verifiëren of de aan boord benodigde kompassen geen te grote deviatie hebben.

Artikelen 49 tot en met 51

De onderhavige artikelen zien op de eisen die aan de bedrijfsvoering over schepen worden gesteld. De artikelen 49 en 50 hebben betrekking op de internationale eisen die met het oog op het veiligheidsmanagement en de beveiliging van schepen aan de bedrijfsvoering worden gesteld. Op de achtergronden van deze eisen is in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 9 en in paragraaf 5 van de algemene toelichting reeds ingegaan. Artikel 51, ten slotte, voorziet ook ten aanzien van de bedrijfsvoering over schepen in de bevoegdheid om – al dan niet in verband met een krachtens artikel 12 vereist certificaat – nadere regels te stellen.

Artikelen 52 tot en met 54

Hoofdstuk 4 bevat voorschriften met betrekking tot het vervoer van lading. De verplichting om ervoor te zorgen dat deze voorschriften worden nageleefd, rust ingevolge de artikelen 4, eerste lid, onderdeel n, en 9, eerste lid, onderdeel l, van de Schepenwet op de kapitein. De voorschriften met betrekking tot het vervoer van lading omvatten ook de belading van het schip en de stuwage, alsmede het lossen van de lading.

In hoofdstuk 4 wordt, in navolging van de hoofdstukken VI (Carriage of cargoes) en VII (Carriage of dangerous goods) van het SOLAS-verdrag, onderscheid gemaakt tussen het vervoer van lading waaraan, behalve risico's voor het schip of de opvarenden, ook omgevingsgevaar is verbonden («gevaarlijke lading») en overige lading. De onderhavige artikelen hebben betrekking op het vervoer van lading waaraan niet direct omgevingsgevaar is verbonden. De SOLAS-voorschriften waarnaar in deze artikelen wordt verwezen, strekken er vooral toe om de veiligheid van het schip en zijn opvarenden te waarborgen.

Artikel 52 strekt ter uitvoering van deel A van hoofdstuk VI van het SOLAS-verdrag, dat algemene voorschriften voor het vervoer van lading bevat. In deel A is onder meer geregeld dat de kapitein tijdig, nog voordat het schip wordt geladen, de beschikking moet krijgen over adequate informatie met betrekking tot de aan boord te nemen lading, opdat

hij zorg kan dragen voor een juiste belading van het schip en de voorzorgsmaatregelen kan treffen voor het veilig vervoer van die lading (voorschrift VI/2). Ook bevat deel A voorschriften voor de belading en de stuwage (zie voorschrift VI/5).

Artikel 53, eerste en tweede lid, strekt ter uitvoering van de delen B en C van hoofdstuk VI. Deze delen bevatten bijzondere voorschriften voor het vervoer van graan en andere gestorte lading. Op het vervoer van graan, waarvoor ook een bijzonder certificaat benodigd is (zie artikel 8, eerste lid, onderdeel a), is al bij de artikelsgewijze toelichting op artikel 8 ingegaan. De bijzondere eigenschappen van graan (en soortgelijke lading) brengen met zich dat gestort graan zich in bepaalde opzichten als een vloeistof kan gaan gedragen («overgaan»), met nadelige gevolgen voor de stabiliteit van het schip. Om die reden moeten schepen die worden gebruikt voor het vervoer van graan door langsscheepse scheidingen zijn gecompartimenteerd. In een schip dat niet over zijtanks beschikt, kan dit door het plaatsen van zogeheten «graanschotten». Het vervoer van graan wordt geregeld in deel C van hoofdstuk VI en de op grond van dat deel verplichte Graancode.

Deel B van hoofdstuk VI ziet op het vervoer van andere gestorte ladingen. Voor deze ladingen gelden weer andere voorschriften dan voor gestort graan. Een belangrijk voorschrift dat bij het vervoer van gestorte ladingen in acht moet worden genomen, is voorschrift VI/7, dat betrekking heeft op het laden en lossen van gestorte lading. Uiteraard is het voor de stabiliteit van het schip van belang dat de lading gelijkmatig over het schip wordt verdeeld. Van groot belang is echter ook dat zowel het laden als het lossen van het schip met enige behoedzaamheid gebeurt. Bij het verkeerd beladen of lossen van een schip kan de structuur van het schip overbelast worden, waardoor het schip – bijvoorbeeld onder inwerking van de dynamische krachten van golfslag – op zee kan breken. Voorschrift VI/7 verplicht de kapitein er dan ook toe om in samenspraak met de laad- en losterminal een laad- en losplan vast te stellen, waarin rekening is gehouden met de maximale belastbaarheid van de structuur van het schip.

Artikel 53, derde lid, bevat nog een aanvullende bepaling voor bulkschepen. In de praktijk is gebleken dat bulkschepen gemiddeld een hoger veiligheidsrisico lopen dan andere schepen. Om die reden gelden met ingang van 1 juli 1999 aanvullende veiligheidsvoorschriften voor bulkschepen, die zijn opgenomen in hoofdstuk XII van het SOLAS-verdrag. Indien het vervoer van gestorte lading geschiedt met een bulkschip, dienen tevens de voorschriften van hoofdstuk XII te worden nageleefd.

In de artikelen 52 en 53 wordt, evenals in de artikelen 55 tot en met 57, geen onderscheid gemaakt tussen nationale vaart en internationale vaart. Voor de in de artikelen 55 tot en met 57 opgenomen voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen houdt dit verband met het feit dat – zoals reeds uiteengezet in de toelichting op artikel 8 – het vaak meer beschutte karakter van nationale reizen geen reden is om een verlichting toe te staan ten opzichte van de internationale eisen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Omdat schepen in nationale vaart dichter onder de kust blijven, neemt het veiligheidsbelang

eerder toe dan af. Voor het eveneens van toepassing verklaren van de algemene voorschriften voor het vervoer van lading geldt als overweging dat de specifieke risico's waartegen die voorschriften beogen te beschermen, voor schepen in nationale vaart niet wezenlijk verschillen van de risico's voor schepen in internationale vaart. Het risico van overbelasting van de scheepsstructuur bij het verkeerd laden en lossen is voor schepen in nationale vaart niet kleiner dan voor schepen in internationale vaart, terwijl bij het vervoer van graan geldt dat het overgaan van lading zich doorgaans reeds kort na het uitvaren voordoet. De aard van de voorgenomen reis is daarbij niet relevant. Besloten is dan ook om hoofdstuk 4 zowel op schepen in internationale vaart als op schepen in nationale vaart van toepassing te laten zijn. Daarbij is er, omdat dat in de context van hoofdstuk 4 weinig toegevoegde waarde zou hebben, vanaf gezien om steeds uitdrukkelijk te bepalen dat de voorschriften van de hoofdstukken VI en VII van het SOLAS-verdrag van overeenkomstige toepassing zijn op schepen in nationale vaart.

Artikel 54 bevat een grondslag voor nadere regels met betrekking tot het vervoer van lading. Krachtens dit artikel kan uitvoering worden gegeven aan IMO-resoluties of Europese verplichtingen of kunnen nadere regels worden gesteld ter uitvoering van de in de artikelen 52 en 53 bedoelde voorschriften.

Tot besluit zij nog opgemerkt dat de voorschriften van hoofdstuk VI van het SOLAS-verdrag niet aan een bruto-tonnagegrens zijn gebonden en dus ook gelden voor vrachtschepen met een bruto-tonnage van minder dan 500 GT (vgl. de toelichting bij artikel 8).

Artikelen 55 tot en met 57

Met de onderhavige artikelen wordt uitvoering gegeven aan hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag, dat specifieke voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen bevat. Hoofdstuk VII bestaat sinds 1 januari 2004 uit vijf delen. De delen A en A-1 zien op het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen en het vervoer van gevaarlijke stoffen in vaste vorm in bulk. De delen B en C zien op het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk en het vervoer van vloeibaar gemaakte gassen in bulk. Deel D, ten slotte, heeft betrekking op het vervoer van bestraalde splijtstoffen, plutonium en hoog-radioactief afval. Evenals voor hoofdstuk VI geldt voor hoofdstuk VII van het SOLAS-verdrag dat de toepasselijkheid van dat hoofdstuk niet aan een bruto-tonnagegrens is gebonden. Hoofdstuk VII is dus ook van toepassing op vrachtschepen met een bruto-tonnage van minder dan 500 GT.

De voorschriften van hoofdstuk VII zijn voor een belangrijk deel uitgewerkt in specifieke Codes. Deel A verwijst naar de bij resolutie MSC.122(75) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO aangenomen *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code,* waarvan de toepassing sinds 1 januari 2004 internationaal verplicht is. Genoemde Code bevat behalve een classificatie van gevaarlijke stoffen, voorschriften voor

het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen. Verder worden in de delen B tot en met D de IBC-, IGC- en INF-Codes van toepassing verklaard. Deze laatste drie Codes bevatten ook geschiktheidseisen voor schepen, waarvan moet blijken uit een op grond van de Code afgegeven certificaat (vgl. artikel 8, eerste lid, onderdelen b, d en f).

In artikel 57 worden behalve de op grond van het SOLAS-verdrag toepasselijke IBC- en IGC-Code, ook de internationaal aanbevolen voorlopers van die Codes, de BCH- en GC-Code, van toepassing verklaard. De IBC- en IGC-Code zijn alleen van toepassing op schepen, gebouwd op of na 1 juli 1986. Gelet op het veiligheidsbelang dat is gemoeid met het vervoer van gevaarlijke chemicaliën en vloeibaar gemaakte gassen, is het echter wenselijk om ook het vervoer van gevaarlijke chemicaliën en vloeibaar gemaakte gassen met oudere schepen te reguleren. Om die reden wordt – evenals in artikel 8, eerste lid, onderdelen c en e – ook de toepassing van de BCH- en GC-Code verplicht gesteld.

Artikel 59

Dit artikel maakt het mogelijk om ook bij de uitvoering van de bij of krachtens de artikelen 52 tot en met 58 gestelde regels natuurlijke personen of rechtspersonen te betrekken. In een aantal gevallen geldt dat het schip of de lading eerst moet zijn onderzocht, voordat het schip met die lading een reis mag ondernemen. In de praktijk worden de onderzoeken of de voorschriften met betrekking tot het vervoer van lading zijn nageleefd, ook door het havenbedrijf of andere (particuliere) bedrijven uitgevoerd. Het onderhavige artikel biedt hiervoor een basis.

Artikelen 60 tot en met 62

Hoofdstuk 5 ziet op de verplichtingen van de kapitein. Op hem rust de verantwoordelijkheid voor de operationele veiligheid van het schip en de persoonlijke veiligheid van de opvarenden. Met het oog hierop dient de kapitein zich er voorafgaande aan een reis van te vergewissen dat het schip zeewaardig is en naar behoren uitgerust, en er gedurende een reis zorg voor te dragen dat eventuele gebreken aan schip of uitrusting zoveel mogelijk worden verholpen. Bovendien dient hij passende maatregelen te nemen om het schip en de opvarenden te beschermen tegen de gevaren van de zee en tegen andere gevaren die zich aan boord van een schip kunnen voordoen, zoals het gevaar van brand. Zo dient de kapitein er bijvoorbeeld zorg voor te dragen dat bemanning en passagiers bekend zijn met het gebruik van de reddingmiddelen en dat er ontschepings- en brandveiligheidsoefeningen worden gehouden. Verder is de kapitein uiteraard verantwoordelijk voor de veiligheid van de navigatie, zowel met het oog op de veiligheid van zijn eigen schip als met het oog op de veiligheid van het overige scheepvaartverkeer.

In de verdragen en Codes zijn de verantwoordelijkheden van de kapitein voor een belangrijk deel nader ingevuld. In het Uitwateringsverdrag (zie artikel 60) zijn de voorschriften opgenomen die de kapitein in verband met de uitwatering van het schip in

acht moet nemen. De kapitein moet er bij elke reis voor zorgen dat het schip geen geringer vrijboord heeft dan voor het schip op die reis is toegestaan. Het aan te houden vrijboord kan per reis verschillen. Bepalend zijn onder meer factoren als seizoen en vaargebied. In het Uitwateringsverdrag is de wereld ingedeeld in zones waarvoor, afhankelijk van de klimatologische omstandigheden en het jaargetijde, is bepaald welk minimum-vrijboord in die zone moet worden aangehouden. Dit kan ook betekenen dat bij vertrek uit een bepaalde haven niet het ter plaatse geldende minimum-vrijboord kan worden aangehouden, omdat reeds rekening moet worden gehouden met de doorvaart door een gebied waarbinnen een groter vrijboord vereist is. Als gevolg hiervan zal het schip in dat geval al bij vertrek minder diep afgeladen moeten worden.

Artikel 61 ziet op de uit het SOLAS-verdrag voortvloeiende verplichtingen, te beginnen met de verplichtingen op grond van hoofdstuk V van dat verdrag. In de toelichting bij artikel 40, derde lid, is reeds aangegeven dat hoofdstuk V– in afwijking van het algemene toepassingsbereik van het SOLAS-verdrag – van toepassing is op alle schepen op alle reizen. Dat geldt ook voor de «operationele» voorschriften van hoofdstuk V. Voorbeelden van de voorschriften die de kapitein op grond van hoofdstuk V («*safety of navigation*») in acht moet nemen, zijn de verplichting om een reis voor te bereiden en de voorgenomen route te plannen (voorschrift V/34), de verplichting om 12 uur voor vertrek de stuurinrichting te testen (voorschrift V/26) en de verplichting om een passend gebruik te maken van routeringstelsels (voorschrift V/10). Ook is de kapitein verplicht om veiligheidsberichten (« *danger messages*») te doen uitgaan om het overige scheepvaartverkeer te waarschuwen voor eventuele gevaren die hij heeft waargenomen (voorschrift V/31).

Voor schepen waarvoor op grond van het SOLAS-verdrag een internationaal veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of vrachtschepen benodigd is, gelden behalve de voorschriften van hoofdstuk V tevens de operationele voorschriften van de hoofdstukken II-1 tot en met IV van het SOLAS-verdrag (artikel 61, tweede lid). Waar hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag reeds ziet op de veiligheid van de navigatie, zien de hoofdstukken II-1 tot en met IV op een aantal andere belangrijke veiligheidsaspecten. De operationele voorschriften van hoofdstuk II-1 hebben vooral betrekking op de «waterdichtheid» van het schip. De kapitein dient er bij het ondernemen van een reis voor te zorgen dat, zoals artikel 4, eerste lid, onderdeel a, van de Schepenwet het omschrijft, « *alle daarvoor in aanmerking komende openingen binnen en buiten boord*» gesloten zijn. Dit geldt bijvoorbeeld voor de waterdichte deuren en de ladingdeuren, die voorafgaande aan de reis gesloten moeten worden en tijdens de reis gesloten moeten blijven (vgl. de voorschriften II-1/15.10 en II-1/20–1). Hoofdstuk II-2 bevat voorschriften met betrekking tot de brandveiligheid aan boord van het schip, terwijl hoofdstuk III ziet op de reddingmiddelen en de persoonlijke veiligheid van de opvarenden. Beide hoofdstukken verplichten ertoe om met enige regelmaat de aan boord aanwezig brandveiligheid- en reddingmiddelen te testen (vgl. de voorschriften II-2/14 en III/20) en om brandveiligheids- en ontschepingsoefeningen te houden (vgl. de voorschriften II-2/15 en III/19). Hoofdstuk

IV, ten slotte, heeft betrekking op radiocommunicatie en schrijft onder andere voor dat aan boord van een zich op zee bevindend schip voortdurend radiowacht moet worden gehouden (zie voorschrift IV/12). Laatstgenoemd hoofdstuk is ook van toepassing op vrachtschepen waarvoor een radioveiligheidscertificaat benodigd is (artikel 61, derde lid).

In de artikelen 60, tweede lid, en 61, vierde lid, is bepaald dat de operationele voorschriften van het Uitwateringsverdrag en het SOLAS-verdrag, hoofdstukken II-1 tot en met IV, ook gelden voor schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is. Dit sluit aan bij artikel 41, waarin ook de uit die verdragen voortvloeiende eisen van overeenkomstige toepassing werden verklaard. Evenals in artikel 41 worden in de artikelen 60, tweede lid, en 61, vierde lid, vrachtschepen met een lengte tot 24 meter uitgezonderd. In artikel 60 houdt die uitzondering verband met het toepassingsbereik van het Uitwateringsverdrag, dat immers pas vanaf 24 meter geldt. De uitzondering in artikel 61 heeft als achtergrond dat de aan boord van een schip na te leven operationele voorschriften vaak zijn gerelateerd aan de technische eisen die voor dat schip gelden. Aangezien deze eisen voor vrachtschepen tot 24 meter bij ministeriële regeling worden vastgesteld (zie artikel 41, vierde lid), ligt het voor de hand om ook de operationele voorschriften voor die schepen bij ministeriële regeling vast te stellen. In de daarvoor benodigde grondslag is in artikel 65 voorzien.

Artikel 62 bevat een bijzondere bepaling met betrekking tot de operationele voorschriften die aan boord van hogesnelheidsschepen moeten worden nageleefd. Deze voorschriften houden mede verband met de bijzondere eisen die op grond van de HSC-Code 1994 of 2000 voor hogesnelheidsschepen gelden. Om die reden bevatten de HSC-Codes specifieke operationele voorschriften voor hogesnelheidsschepen.

Artikel 63

Dit artikel ziet op de voorschriften die verband houden met de bedrijfsvoering over schepen. De verplichting om voor het schip een veiligheidsmanagementsysteem en een scheepsbeveiligingsplan te ontwikkelen rust op de eigenaar (zie de artikelen 49 en 50). Op hem rust in eerste instantie ook de verplichting om voor de implementatie daarvan zorg te dragen, doch de kapitein van het schip is ervoor verantwoordelijk dat het veiligheidsmanagementsysteem en het scheepsbeveiligingsplan ook daadwerkelijk worden toegepast. Dit laat onverlet dat de feitelijke zorg voor de toepassing van het veiligheidsmanagementsysteem of het scheepsbeveiligingsplan aan een lid van de bemanning kan zijn opgedragen. Voor de beveiliging van een schip zal dat de «ship security officer»(SSO) zijn, die op grond van de ISPS-Code aan boord van elk schip waarvoor een internationaal scheepsbeveiligingscertificaat benodigd is, dient te worden aangesteld. De eindverantwoordelijkheid berust evenwel altijd bij de kapitein. Deze is op grond van voorschrift XI-2/8.2 van het SOLAS-verdrag ook bevoegd om, indien de veiligheid («*safety*») van het schip dat naar zijn oordeel gebiedt, de uit het

scheepsbeveiligingsplan voortvloeiende beveiligingsmaatregelen tijdelijk op te schorten (de zgh. «*Master's discretion*»).

In het onderhavige artikel wordt tevens verwezen naar de op grond van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag geldende voorschriften en verplichtingen. In de eerste plaats gaat het daarbij om de algemene verplichting om ervoor te zorgen dat de beveiliging van het schip voldoet aan de eisen die daaraan op grond van hoofdstuk XI-2 worden gesteld, en dat het beveiligingsniveau aan boord van het schip wordt verhoogd, indien daar aanleiding toe bestaat (voorschrift XI-2/4). In hoofdstuk XI-2 zijn echter ook voorschriften opgenomen die de kapitein bij het aandoen van een haven in acht moet nemen (zie voorschrift XI-2/9.2). Voor de volledigheid zij nog opgemerkt dat de uit hoofdstuk XI-2 voortvloeiende voorschriften en verplichtingen uiteraard ook de op grond dat hoofdstuk toepasselijke voorschriften en verplichtingen van de ISPS-Code omvatten.

Voorschrift XI-2/3.1 van het SOLAS-verdrag bepaalt dat «*Administrations shall set security levels (...) [for] ships entitled to fly their flag.*» Dit vanwege de vlaggenstaat vastgestelde beveiligingsniveau moet worden onderscheiden van het beveiligingsniveau dat een Staat voor zijn havens en voor schepen die zijn havens aandoen, kan vaststellen (zie voorschrift XI-2/3.2). De kapitein van een schip is verplicht om ervoor te zorgen dat aan boord van zijn schip ten minste het door zijn eigen vlaggenstaat vastgestelde beveiligingsniveau wordt nageleefd. Het kan echter zijn dat in een bepaalde regio door de plaatselijke autoriteiten een hoger beveiligingsniveau is vastgesteld. In dat geval zal de kapitein het aan boord van zijn schip geldende – door zijn vlaggenstaat vastgestelde – beveiligingsniveau moeten verhogen tot het ter plaatse geldende niveau (zie voorschrift XI-2/4.3 van het SOLAS-verdrag).

Het derde lid van het onderhavige artikel regelt, welke ministers bevoegd zijn om voor schepen onder Koninkrijksvlag het vanwege de vlaggenstaat vast te stellen beveiligingsniveau te bepalen. Daarbij is aansluiting gezocht bij de thans in de landen van het Koninkrijk in voorbereiding zijnde havenbeveiligingswetgeving. In het derde lid wordt de bevoegdheid tot vaststelling van het beveiligingsniveau voor schepen toegekend aan dezelfde ministers waaraan ook de vaststelling van de in de zeehavens van het Koninkrijk na te leven beveiligingsniveaus zal worden opgedragen. Opgemerkt zij nog dat het in het derde lid gemaakte onderscheid naar het land van registratie verband houdt met het feit dat de beveiliging van schepen – evenals de beveiliging van zeehavens – een landsaangelegenheid is.

Artikel 64

Zoals reeds aangegeven in paragraaf 6 van de algemene toelichting, is met de verplichting tot het bijhouden van de scheepsdagboeken een fors bedrag aan administratieve lasten voor het bedrijfsleven gemoeid. De verplichting tot het bijhouden van een scheepsdagboek volgt echter voor een belangrijk deel uit internationale

regelgeving. De verdragen en Codes bevatten een groot aantal bepalingen met betrekking tot de in scheepsdagboeken bij te houden gegevens. Het gaat daarbij om tamelijk uiteenlopende onderwerpen, variërend van het sluiten van de waterdichte deuren (zie voorschrift II-1/15.9.4 van het SOLAS-verdrag) tot en met het houden van de brandveiligheids- en ontschepingsoefeningen (zie voorschrift III/19.5 van het SOLAS-verdrag). In het besluit zullen evenwel geen «*nationale*» verplichtingen tot het bijhouden van de dagboeken meer worden opgenomen. Volstaan wordt met hetgeen internationaal is voorgeschreven (zie het onderhavige artikel). Verder is navolging van artikel I, onderdeel B, van het voorstel van rijkswet tot wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en de invoering van een nieuwe regeling van tuchtrechtspraak voor de zeescheepvaart (Kamerstukken II 2003/04, 29 476 (R 1754), nrs. 1 e.v.) in het besluit geen verplichting tot het geregeld inzenden van de dagboeken meer opgenomen. Voorts zij nog opgemerkt dat het onderhavige artikel niet ziet op internationale voorschriften die ertoe verplichten om van een bepaalde activiteit of een bepaald voorschrift «record» te houden, indien daarbij niet is bepaald dat dit in een scheepsdagboek dient te geschieden. Indien uitsluitend de verplichting tot het bijhouden van bepaalde gegevens bestaat, is het aan de kapitein en de eigenaar om daarvoor een geschikt medium te bepalen. Dat kan het dagboek zijn, doch dit is niet verplicht.

Artikel 65

Het onderhavige artikel strekt er in de eerste plaats toe om ook voor vrachtschepen met een lengte van minder dan 24 meter waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat benodigd is, of schepen waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 12 benodigd is, operationele voorschriften te kunnen vaststellen. Verder voorziet het onderhavige artikel in de mogelijkheid om, bijvoorbeeld ter uitvoering van Europese verplichtingen, nadere regels te stellen met betrekking tot de aan boord van schepen als bedoeld in de artikelen 60 tot en met 62 in acht te nemen voorschriften.

Artikel 66

Dit artikel ziet op een bijzondere verplichting uit hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag: de verplichting om personen die op zee in nood verkeren, te hulp te komen (zie ook artikel 9, eerste lid, onderdeel f, van de Schepenwet). In voorschrift V/33 van het SOLAS-verdrag is deze verplichting nader ingevuld. Ook het tweede lid vindt zijn oorsprong in voorschrift V/33: in paragraaf 2 van dat voorschrift is bepaald dat de kapitein van een in nood verkerend schip het recht heeft om andere schepen op te vorderen hem te hulp te komen. De kapitein van een opgevorderd schip is, met inachtneming van hetgeen dienaangaande in voorschrift V/33 is bepaald, verplicht om aan die vordering te voldoen.

Artikel 67

In de toelichting op de artikelen 13 en 14 is reeds opgemerkt dat de onderzoeken waaraan een schip tijdens de geldigheidsduur van een certificaat wordt onderworpen, ook een incidenteel karakter kunnen hebben. Incidentele onderzoeken zijn onder meer verplicht, wanneer een schip schade heeft opgelopen. Met het oog hierop bepaalt het onderhavige artikel (waarmee onder meer uitvoering wordt gegeven aan voorschrift I/11.c van het SOLAS-verdrag) dat de kapitein schade en gebreken die de veiligheid van het schip kunnen beïnvloeden, moet melden, opdat het schip – indien de Scheepvaartinspectie of het klassenbureau dat nodig acht – onderzocht kan worden. Ook moet de kapitein de autoriteiten van de buitenlandse haven waar hij zich in voorkomend geval bevindt, inlichten. De havenstaat heeft op grond van de verdragen de verplichting om schepen ten aanzien waarvan het vermoeden bestaat dat zij niet (meer) voldoen aan de internationale eisen, niet te laten uitvaren (vgl. voorschrift I/19 van het SOLAS-verdrag).

Artikel 68

Het Schepenbesluit 1965 bevat in hoofdstuk XII een aantal bijzondere voorschriften met betrekking tot oorlog en oorlogsgevaar. Deze voorschriften dateren van kort na de Tweede Wereldoorlog (zie het wijzigingsbesluit van 7 juni 1947, Stb. H 173, waarbij aan het toenmalige Schepenbesluit een nieuw hoofdstuk XI over oorlog en oorlogsgevaar werd toegevoegd). Ook het Schepenbesluit 1952 kende een hoofdstuk over oorlog en oorlogsgevaar, dat bij de totstandkoming van het Schepenbesluit 1965 nagenoeg ongewijzigd werd overgenomen. Aan het merendeel van deze bijzondere voorschriften bestaat hedentendage geen behoefte meer. Om die reden keren de meeste voorschriften met betrekking tot oorlog en oorlogsgevaar niet terug in het onderhavige besluit. In het besluit wordt alleen de verplichting met betrekking tot de marinebescheiden gehandhaafd: zie het eerste lid. In het tweede lid is voorzien in de mogelijkheid dat de marinebescheiden in de toekomst op CD-rom zullen worden verstrekt of bijvoorbeeld van het internet kunnen worden gedownload.

Artikel 69

Met het onderhavige artikel wordt onder meer uitvoering gegeven aan artikel IV van het SOLAS-verdrag en artikel 7 van het Uitwateringsverdrag.

Artikel 70

In de bekendmaking van de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen wordt reeds door de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen voorzien: deze worden in de Tractatenblad gepubliceerd. De door de IMO vastgestelde Codes worden doorgaans echter niet in het Tractatenblad gepubliceerd. Om die reden bepaalt het onderhavige artikel dat in

de bekendmaking van de op grond van dit besluit toepasselijke Codes door de Minister van Verkeer en Waterstaat zal worden voorzien.

Naast de formele bekendmaking waarop dit artikel ziet, is het de bedoeling om de op grond van dit besluit toepasselijke verdragen en Codes ook langs elektronische weg bekend te maken. In lijn met het overheidsbeleid om wet- en regelgeving ook via internet toegankelijk te maken, wordt momenteel door de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat gewerkt aan een internet-site waarop verdragen, IMO-besluiten en andere relevante documenten van de IMO op eenvoudige wijze kunnen worden geraadpleegd. Het internet-adres van de site is: *http://www.ivw.nl/ds/wetgeving/wetgeving.htm.*

Artikel 71

Naar de op grond van het besluit toepasselijke verdragen en Codes wordt in het besluit dynamisch verwezen. In verband hiermee regelt het onderhavige artikel het tijdstip waarop wijzigingen in die verdragen en Codes voor de toepassing van het besluit doorwerken. Daarbij is, gelet op het internationale karakter van de scheepvaartsector en het feit dat ook de relevante Europese regelgeving in beginsel de internationale inwerkingtredingsdata volgt, aansluiting gezocht bij het tijdstip waarop wijzigingen internationaal in werking treden. Wel voorziet het eerste lid in de mogelijkheid om de automatische doorwerking van wijzigingen bij ministerieel besluit te doorbreken. Dit is onder meer van belang met het oog op communautaire regelgeving die tot versnelde implementatie van verdragswijzigingen of wijzigingen van Codes kan verplichten, maar ook met het oog op de onlangs in de Europese maritieme regelgeving geïntroduceerde bevoegdheid van het (Europese) Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) om wijzigingen van de verdragen voor de toepassing van communautaire scheepvaartregelgeving uit te sluiten. Zie in dat verband de reeds in paragraaf 3 van het algemeen deel van deze toelichting aangehaalde verordening (EG) nr. 2099/2002 en richtlijn nr. 2002/84/EG, waarbij in de communautaire scheepvaartregelgeving een systeem van dynamische verwijzingen naar de internationale verdragen is ingevoerd.

Het tweede lid ziet op de zogeheten «*grandfather clauses*» (bepalingen inzake eerbiedigende werking) die bij wijzigingen van de verdragen en Codes gebruikelijk zijn. Om te voorkomen dat bestaande schepen ingrijpende verbouwingen of aanpassingen zouden moeten ondergaan of dat hun uitrusting (voortijdig) zou moeten worden vervangen, wordt bij wijziging van de constructie- en uitrustingseisen veelal bepaald dat op bestaande schepen de voordien geldende eisen van toepassing blijven. De eerbiedigende werking van de *grandfather clauses* is echter niet absoluut. Bij herstellingen, verbouwingen en andere veranderingen in de toestand of uitrusting van het schip moeten – «voorzover praktisch uitvoerbaar» – vaak alsnog de nieuwe eisen worden toegepast. De verdragen en Codes bevatten hiervoor gedetailleerde regels, die bij de toepassing van de *grandfather clauses* in acht moeten worden genomen.

Het derde lid strekt ertoe om ook de reeds voor de inwerkingtreding van dit besluit van kracht geworden wijzigingen van de verdragen en Codes en de daarbij behorende overgangsbepalingen in het besluit te laten doorwerken. Door de verdragen en Codes in feite vanaf hun oorspronkelijke internationale inwerkingtreding van toepassing te verklaren, kan het Schepenbesluit 1965 ook ten aanzien van bestaande schepen worden vervangen door het onderhavige besluit en behoeft voor die schepen geen ingewikkeld overgangsrecht tot stand te worden gebracht om het Schepenbesluit 1965 op het onderhavige besluit te laten aansluiten.

Artikel 72

In de artikelsgewijze toelichting op artikel 4 is reeds opgemerkt dat voor 21 juli 1968 een andere ondergrens gold voor de toepassing van het Uitwateringsverdrag dan de thans in artikel 4 opgenomen grens van 24 meter. Indertijd gold de verplichting om van een internationaal certificaat van uitwatering te zijn voorzien voor schepen vanaf 150 registerton. Met het oog hierop is in het eerste lid van het onderhavige artikel geregeld dat de verplichting, bedoeld in artikel 4, niet geldt voor schepen, gebouwd voor 21 juli 1968, voorzover deze schepen weliswaar groter dan 24 meter, maar kleiner dan 150 registerton zijn. Sinds 1994 worden alle schepen gemeten volgens het Verdrag betreffende de meting van schepen uit 1969. Een beperkt aantal schepen beschikt echter nog over meetbrieven die zijn afgegeven overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag nopens een eenvormig stelsel voor de meting van zeeschepen uit 1947. De bruto-inhoud van deze zogenaamde «groene stempel»-schepen (vanwege het stempel op hun meetbrief) is niet in GT vastgesteld, maar in de eenheid bruto-registerton (BRT). Omdat de eenheid BRT groter is dan de eenheid GT, zouden schepen die precies onder de toenmalige tonnagegrenzen zijn gebouwd (bijvoorbeeld 499,9 BRT), thans alsnog boven de tonnagegrenzen uitkomen. Overeenkomstig resolutie A.791(19) van de Algemene Vergadering van de IMO mag, waar het gaat om de toepassing van aan tonnage-grenzen gebonden voorschriften van het SOLAS-verdrag, voor deze schepen dan ook de bruto-inhoud in BRT worden aangehouden. Met het oog hierop voorziet het tweede lid in een gelijkstelling van de eenheid BRT aan de eenheid GT.

Het derde lid beoogt voor niet-conventieschepen een soepele overgang van het certificaat van deugdelijkheid naar het nieuwe nationaal veiligheidscertificaat mogelijk te maken. Het zou onredelijk (en praktisch onuitvoerbaar) zijn om het nationaal veiligheidscertificaat met onmiddellijke ingang verplicht te stellen. Om die reden is bepaald dat de verplichting om een nationaal veiligheidscertificaat te hebben voor een individueel schip pas ingaat, zodra het voor dat schip afgegeven certificaat van deugdelijkheid zijn geldigheid verliest. Bijzondere omstandigheden daargelaten, betekent dit dat het schip pas bij het eerstvolgende onderzoek in verband met de vernieuwing van zijn certificaten van een nationaal veiligheidscertificaat behoeft te worden voorzien.

In de praktijk voldoen vrijwel alle Nederlandse schepen aan de thans geldende eisen van het SOLAS-verdrag. Een schip dat niet aan deze eisen voldoet, zou in een buitenlandse haven aanhouding door de havenstaatcontrole-autoriteiten riskeren. Om deze reden certificeerde de Scheepvaartinspectie reeds op basis van de geldende SOLAS-eisen, om te voorkomen dat de implementatie-achterstand die ten aanzien van bepaalde SOLAS-wijzigingen bestond, Nederlandse schepen in het buitenland in de problemen zou brengen. Deze SOLAS-conforme certificering is in 2002 ook geformaliseerd door middel van de Tijdelijke vrijstellingsregeling Schepenbesluit 1965 (Stcrt. 2002, 201). Voor het bijzondere geval dat een schip nog niet aan de thans geldende eisen van het SOLAS-verdrag voldoet, is in het vierde lid van het onderhavige artikel een voorziening opgenomen.

Artikelen 73 en 74

Met het oog op de internationale inwerkingtreding van de *Maritime Security*-maatregelen uit hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag per 1 juli 2004 is het van groot belang dat het besluit voor wat betreft de beveiligingsverplichtingen eveneens op die datum (of zo spoedig mogelijk daarna) in werking treedt. Voor het overige zal het besluit op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip in werking treden. Omdat het eveneens van groot belang is dat de bestaande SOLAS-implementatieachterstand zo spoedig mogelijk tot het verleden gaat behoren, is daarbij voorzien in de mogelijkheid om de rest van het besluit gefaseerd in werking te laten treden. Aldus kan worden voorkomen dat de inwerkingtreding van het besluit ten aanzien van conventieschepen zou worden vertraagd, wanneer bepaalde uitvoeringsregelgeving voor niet-conventieschepen – bijvoorbeeld door een verlenging van de *stand-still* termijn in het kader van de Europese notificatie van technische voorschriften – nog niet gereed zou zijn. In verband met de in artikel 74, tweede lid, geregelde mogelijkheid tot gefaseerde inwerkingtreding van het onderhavige besluit is in artikel 73 ook in de mogelijkheid tot gefaseerde intrekking van het Schepenbesluit 1965 voorzien.

Voor de goede orde zij nog opgemerkt dat artikel 74, eerste lid, de inwerkingtreding regelt van *alle* met de beveiliging van schepen samenhangende bepalingen. Het gaat dus niet alleen om de zes artikelen die in het eerste lid met name worden genoemd, maar ook om de overige bepalingen uit het besluit, voorzover deze betrekking hebben op de ten aanzien van schepen te treffen beveiligingsmaatregelen of de beveiligingscertificering van schepen. Gewezen zij onder meer op de in hoofdstuk 2, paragrafen 2 en 3, opgenomen bepalingen inzake onderzoek en certificering van schepen. Tot de met de beveiliging van schepen samenhangende bepalingen behoren uiteraard ook bepalingen zoals de artikelen 47 en 63, derde lid. Voorts zij nog opgemerkt dat het besluit ook in werking treedt ten aanzien van het scheepsidentificatienummer en het zogeheten « *Continuous Synopsis Record*» (artikel 38). Deze verplichtingen houden immers mede verband met de in hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag geregelde beveiliging van schepen.